

Anton Zischka

1 War es ein Wunder?

*Zwei Jahrzehnte
deutschen Wiederaufstiegs*

Mosaik Verlag Hamburg

»Immer kommen die großen Vendezeiten der Völker aus dem Abgrund.«

FRIEDRICH HÖLDERLIN

»Hyperion«, 1797

»Alles Geschehen in der Welt beruht auf Reaktion der Wesen gegenüber erlittenen Störungen des >Gleichgewichts< . . . Insbesondere gibt es Reaktionen in der Geschichte, wo immer wieder Gegenwirkungen gegen einseitig-extrem sich gestaltende Aktionen und Verhältnisse erfolgen . . .

RUDOLF EISLER

»Larswörterbuch der Philosophie«, Berlin 1913

»Die Deutschen sind - wie wir Juden - was ihre Feinde aus ihnen machten . . .

WALTHER RATHENAU

als deutscher Außenminister, 1922

»Bei einem großen Teil gerade der dynamischsten Führer und Unterführer großer Unternehmen . . . ging es darum, daß diese Männer an sich selbst und oft noch zusätzlich an ihnen nahestehenden Personen das Hinabdrückende und Entwürdigende erlebt hatten, was dem Besiegten von den Siegern - u Recht oder Unrecht - in vielfältigen Variationen nach 594/ Zugemutet worden war. In ihrem Selbstbewußtsein . . . nun von der politischen und zugleich menschlichen Seite her auf ein unerträgliches Niveau hinabgedrückt, haben sie bewußt und unbewußt nach einem Ausgleich im wirtschaftlichen Erfolg und in wirtschaftlicher Macht gestrebt. Diesen Ausgleich haben sie in kleinen und großen Maßstäben tatsächlich erreicht. Freilich haben sie dabei zugleich dringliche nationale und menschliche Aufgaben umgangen - einer der Gründe für die heutige Malaise der deutschen politischen Moral bei hohem Lebensstandard.«

DR. ERNST VOEGE

in einem Brief vom Januar 196

Wunder« Dauer verleihen, sondern auch eine Brücke zwischen Ost und West bilden.

Schon 1947 erschien James P. *Warburgs* Buch »Germany - Bridge or Battle Ground?« - »Deutschland - Brücke oder Schlachtfeld?« Damals besaßen die Deutschen keine Stimme, die gehört worden wäre. Heute können sie mitreden, wenn sie es nur wollen, und heute müssen sie es. Denn die Opfer, die Millionen Deutsche brachten und mit ihnen Millionen Europäer, der Schweiß, den Unzählige vergossen; der Hunger und das Leid und die Mißachtung, die sie erlitten, kommen nun entweder Ost *und* West zugute - oder auf die Dauer niemandem. Und uns alleine gewiß nicht!

PERSONEN- UND SACHVERZEICHNIS

Ein [] vor Seitenzahlen weist auf die Bildtafeln hin

- Abernethy, Roy 424
- Abschreibungen 528, 532, 533, 534
- nach § 7a-e EStG 533
- Abwertungssatz sx
- ACHEMA 465
- Acheson, Dean 228
- Adams, Leo 499
- Adenauer, Konrad i • 23, 439, 520, 524 522, 523, 530, 549, 550, 554, 555, 61ff., 570, 572ff.
- , Wahl zum Bundeskanzler 574
- Adenauer-Ara 572⁹.
- AEГ 366, 373
- Agarta, Viktor 569
- Agrikulturchemie 99, 100
- Ahlener Programm der CDU 550
- Aktiengesellschaften, deutsche 37
- Aktienkurse, deutsche, 1960 36
- Aktienmarkt in Deutschland 53¹, 534ff.
- »Aktion Specht« 401
- Alliierter Kontrollrat 3] nach 224, 560, 561
- Altmeier, Peter 566
- Aluminiumerzeugung, deutsche 457
- Aluminiumwalzwerke 457
- , Demontage 457
- Anderson, H. C. 436
- , N. E. W. 271
- Anschütz-Kaempfe, Kreiselkompaß 497
- ARBED, Luxemburg 335
- Arbeitslose 526
- Arbeitslosigkeit in den Westzonen 1948-50 513
- Ardenne, Manfred von 146
- Ardenner-Offensive 64
- Armstrong, O. K. 213
- Arnold, Karl 5⁶
- Arzneimittel gegen Schlafkrankheit und Malaria 271ff.
- »Aschen-Krieg« 58, 66
- Atlantik-Charta 69ff., 75, 128
- Atlantikpakt 575, 577
- Atlantische Gemeinschaft 539, 577
- Atlantischer Verteidigungsrat 576
- Atombombardierung Hiroshimas und Nagasakis 86
- Atombombe, sowjetische 223
- »Aufzuchtskosten« 188, 189
- Augustinus, hI. 196
- August-Thyssen-Hütte 37, 123, 124, 138, 197, 213, 323, 325 ff., 373, 413
- Demontage ^{is} nach 384
- , Oxygenstahlwerk Beeckerwerth [8] nach 384
- , Totaldemontage 340
- Ausfuhr der Bundesrepublik 468
- Ausgabenwirtschaft des Staates, inflationistische 520
- Ausgleichsabgabe 540
- Auslandshilfe [81 nach 224
- Auslandskapital in Deutschland 5 3 x
- Auslandsschulden 539
- Auslandsspenden 205 ff.
- Außenhandel, deutscher, Monopol durch die JEIA 463
- , Indexpzahlen (England/Deutschland)
- Außenhandelsumsatz Deutschlands 454
- der Westzonen 462
- Außenhandelsverbot über Deutschland nach 1945 459
- Austreibung Deutscher aus den Ostgebieten ,8,ff.
- Auswärtiges Amt, Beamtenapparat 522, 523
- Auswanderer, deutsche, nach den USA 189
- Auswanderung, deutsche 187
- Automobil Ausstellung 465
- Automobile, deutsche, Ausfuhr 412
- Automobilfabriken, Umsatz 378
- Automobilindustrie, deutsche, nach '945 377fl.
- in den USA 425
- Automobilproduktion, deutsche 378

- Baade, Fritz 4 5, 145, j] nach 224, 212, 213
- Baader, Rudolph M. J. 92-94
- Bac, Ferdinand 140
- Backe, Herbert 147
- Baden-Powell, Lord 81
- Badische Anilin- & Soda-Fabrik (BASF) 101, 102, 7.88, 296ff.
- Baeyer, Adolf von 310
- Ball, George 448
- Ballin, Albert 490, 574
- Bank deutscher Länder 512, 5'3 ff.
- Banken, deutsche, Dezentralisierung i36ff.
- Banknotenhortung 512
- Banknotenumlauf, deutscher 5⁰⁶, 5²⁰
- Bankwesen, deutsches i;ff.
- Bargeldumlauf in Reichsmark 507
- Barnard, Charles N. 424
- Barter-Centers 46,ff.
- BASF z88, 296ff.
- , Auslandsinvestitionen 308, 309
- , Demontage 91 nach 384
- , Digitalrechner [E nach 384
- , Düngemittelwerk Assuan lü nach 544
- Bauer, Wilhelm 492
- Baurichter, Kurt 198
- Bayer, Friedrich 299
- Bayer-Leverkusen 272, 288, 2999.
- , Produktion ;ooff.
- Beaverbrook, Lord 12
- Becher, Johann Joachim 280
- Beitz, Berthold 8, 443 ff., 468, 9 nach 544
- , Beziehungen zu den Ostblockstaaten 446ff.
- Bekessy, Imre 479
- Beil, Dr., engl. Bischof 219
- Benz, Prof. 44, 145
- Benzin-Synthese 298
- Benzol 279
- Bergbau, GMSO 260-262
- , 1K-System 250, 251
- , Punktsystem 250, 251
- und Wiederaufbauleistungen z4;ff.
- Bergleute, deutsche 248ff.
- Berle, Adolf 484
- Berlin-Blockade 504, 574
- Berliner Viermächte-Konferenz 127
- Bernard 540
- Bernhard, Karl George sIs
- Bertram, Wilhelm 484
- Berufssoldaten, ehemalige deutsche, in der Industrie 456
- , -, als Wirtschaftsführer 456
- Besatzung, alliierte, in Deutschland 571
- Besatzungsbeschränkungen 474
- Besatzungskosten 454, 525, 5z6, 529
- , Schleswig-Holstein 525
- , Nordrhein-Westfalen 525, 5 26
- Besatzungszeit, Ende 570
- Besatzungszeiten 478, 479, 480
- Besatzungszonen 67, 545
- Bessemer, Henry 314
- Bessemer-Birne 314
- Bessemer-Stahlwerk, erstes 435
- Bessemer-Verfahren 354, 328
- Bethlehem Steel Co. 432
- Betriebs- und Warennummerung 50
- Beuteschrott 358, 319
- Bevin, Ernest 231
- Bevölkerungswachstum 190
- Bewiogua, L., Dr. 146
- Bewirtschaftung, Aufhebung 55' if.
- Bewirtschaftungs-Notgesetz, Aufhebung 545
- Bewirtschaftungsvorschriften, Ende der 5 44
- Bezugskarten 250
- Bidault, Georges 140, 186, 228, 316, 317, 37, 56o
- B-Importe 460
- Birkeland, Kristian ,oo
- Bishop, General 525
- Bishop, W. H. 19;
- Bismarck, Otto v. 74 599, 436, 579
- Bitter, Oberbürgermeister 256
- Bizone 549
- Blackett, P. M. S. 29
- Blank, Theodor 555
- »Blas-Versatz« der Hochofenschlacke 335
- Blockadebrecher 293
- Blohm & Voss, Demontage 493,494
- Blücher, Franz [9] vor 225, 555
- Bode, Karl 548, 549, 552
- Böckler, Hans 569, 570
- Böhm, Otto z
- Börsen, deutsche 535ff.
- Börsenkurse 536
- Boeing 707 1191 vor 545
- Bohr, Nils, Prof. 25
- Bombardierung deutscher Städte 15ff., 48, 6z
- Deutschlands, strategische 29
- Bombenkrieg, totaler 18
- Bombenopfer 9 nach 64
- Bongers, Hans M. 486, 487, 488
- Bonhoeffer, Dietrich 219
- Bormann, Martin 57, 8, 64, 65, 248
- Born, Max, Prof. 24
- Bosch, Carl 205-103, 298, 302, 305
- Brasilien, Bodenschätze 430
- , deutsche Großgesenkschmiede Campo Limpo 429, 435
- , Industrie und Verkehr 430, 431
- , Stahlwerk Volta Redondo 362
- , Volkswagen do Brasil 414, 429
- Brassert, Alexander zoo, 327
- Bratke, Gustav 457, 459
- Brauer, Max 26, 492, 494
- Braun, Eva 57, 66
- Braunkohle 273
- Breech, Ernest 423, 424
- Brentano, Heinrich von 522
- Briand, Ren6 486
- Briefzensur nach 5945 475, 477
- Brown, Irwin 569
- Brunck, Heinrich 298
- Brutto-Anlagevermögen, deutsches 30,31
- Buchmesse Frankfurt a. M. 465, 466
- Bullitt, Bill 219
- Bundesgrenzschutz 576
- Bundeshaushalt 525
- Bundesrepublik, Entstehung 559
- , Gründung 564 562
- , Investitionen in DM/Dollar 53'
- Bundestagswahlen 1949 563
- Bundesverteidigungsministerium, Ausgaben 577
- Bundeswehr 91 vor 545, 575
- Bunsen, Robert Wilhelm 456
- Burg, Joachim von der 484
- Burgdorff, Wilhelm 57
- Burmeister, Otto 255
- Buxton, Patrick, Prof. 271
- Byrnes, James F. 222
- Campo Limpo, deutsche Großgesenkschmiede in Brasilien 429,43¹
- Canaris, Wilhelm 229
- CARE zo5ff.
- CARE-Pakete 203, [91 nach 224, 205ff., 250, 569
- Casablanca, Konferenz azo
- Chaloner, George 328
- Chamberlain, Wiffiam Henry 212
- Chateaubriand 58
- Chemiefaser-Erzeugung 289, 290
- Chemische Industrie 288
- , deutsche, Produktionswert 309
- , -, Umsatz 309
- Werke Hüls, Tarnung während des Krieges 91 vor 65
- Cherwell, Lord 16, 18 ff., 25, 23ff., 38, 45, 54, 61, 62, [9] nach 64, 74, 75, 82, ,o6, 114, 116
- , s. a. Frederick Alexander Lindemann
- Christiansen, Friedrich yy
- Chrysler-Corporation 413-415
- , VW-Vertretung 413 ff.
- Churchill, Winston 22, 16, 57, 23, 25 ff., 39, 60, 62, [91 nach 64, 69, 75, 82, 83, 113ff., 547, i8i, 218, 559, 560, 572
- , Memoiren 27, III, 115
- Citroön, Andnl 381
- ' CV 381
- Clay, Lucius DuBignon 199, 224, 322, 436, 437, 439, 467, 543, 545, 548, 552
- Clayton, William Lockart 222
- Clemenceau, Georges 74, 79, 195
- COMECON 448
- Constandse, A. L., Dr. 583
- Cooper, Duff (Lord Norwich) 23, 82, 240
- Cooper, John C. 484
- Crane, Joan 211
- Cross, Ronald 82
- Curzon-Linie 83
- Daimler-Benz 374
- Daly, Edward J. 7
- DANA (Deutsche Allgemeine Nachrichten-Agentur) 477, 478
- Darwin, Charles 266
- DDR 555, 560, 562, 564, 566, 581
- DEMAGz59
- , Dschungelstahlwerk in Jarnshed pur, Indien 361-363
- , -, Lkw-Bau 434
- , Erzverladeanlage in Lulea, Schweden [9] nach 544
- Duisburg 354ff., 373
- , Duisburger Werkhalle 19] nach 384
- , Reparationsleistungen an Maschinen ;

DEMAG, Stahlwerk Anshan,
Mandschuri 357
Demontage deutscher Fabriken 13 8,
'39
Demontagebefehle 193ff.
Demontageliste i25 ff.
Demontagen z., 32, 67, 75, 122ff.,
193ff., [8] nach 384
-, »biologische« 77ff.
-, »geistige« 145ff.
DENA 477
Deportation deutscher Wissen-
schaftler 44, 45, 145ff.
- - - und Techniker in die Sowjet-
union 45, ⁴⁶, 145, 146
Dertinger, Georg 564
Deschimag-Werft 125
Deutsch-amerikanische Hilfe nach
1945 205ff., 227ff.
Deutsche Demokratische Republik
555, 60, 562, 564, 566, 581
Deutsche Mark 503
-, Anlegen in Sachwerte 512
-, Banknotenherstellung 512
-, Druck der Banknoten 510
-, Kaufkraftverlust 519, 520
- Maschinenfabrik AG s. DEMAG
- Messe- und Ausstellungs-AG
Hannover 459, 4⁶; 2
- Reichsbank, 506, 507
-, Gesetz 506, 507
- Reichspost 476
Deutschen-Haß 23ff., 29, 57, 72-75,
79 ⁸¹
deutsch-französische Wirtschafts-
und Militärunion, Plan 2923584
deutsch-französische Wirtschafts-
union, Vorschlag Adenauer 584
deutsch-französischer Freundschafts-
vertrag 5⁸¹
Deutschland, Anteil am Weltmarkt
454, 455, 456
-, Bevölkerungswachstum 190
-, Bundesrepublik, Volkswirtschaft
12
-, »Deutschland, Erwache« 195, 196
-, Reparationsleistungen ,23ff.,
129-131
-, Rückkehr auf den Weltmarkt 464
-, Wiederaufbau nach 194538
-, Wiederbewaffnung 455
Deutschlands Aufteilung 240, 141
-Hunger nach 1945 77ff., 83, 84-87,
97, 104, 105

Deutschlands Vernichtung durch
»Sterilisationsplan« 71-73, 18
Devisenbewirtschaftung 507
DGB 569
»Dicke Bertha« 432
Diesel, Rudolf 434
Dieselmotor, luftgekühlt, Krupp-
fahrzeuge 434
- im Schiffbau 497
Dieselmotoren 434
Dillon, Douglas 448
Displaced Persons, Geldmanipula-
tionen 522
DM-Bilanzen 536
DM-Bilanzierungsgesetz 534
DM-Börsengewinne 537
DM-Einkommensteuergesetz 530
Dodge, Joseph Morrell ¹³ 5, 236
Dodge-Plan 135
Dönhoff, Marion Gräfin
Dolivo-Dobrowolski, Michael von
366
Donner, Frederic G. 224
Dorpmüller, Julius 147
Dortmunder Union 332
Douglas, Sholto 467
dpa 477
Drake, Francis V. 6z
Dresden 1945 151 nach 64
Dschungel-Stahlwerk (DEMAG)
in Indien 361-363
Düngemittelindustrie 102-104
Düngemittelwerk Assuan [5] nach
544
Duisberg, Carl 300, 305, 338
Dulles, John Foster 227
Du Pont de Nemours 232, 303, 304
Duralumin 457
Durchschnitts-Stundenlohn 1947 508
Earle, George H. 229, 220
Ebert, Friedrich 514
Ebor, Cyril 181
ECA 229
Eckardt, Felix von 524
Eckart, Dietrich ¹⁹⁵
Edelblut, Walter, Captain 222
Eden, Anthony 75, 82, 83, 227
Edison, Thomas A. 274
Einfuhr der Bundesrepublik 468
Einkommensteuer 527, 528
Einstein, Albert 24, 25, 220
Einwecken während des Kriegs
53, 54



Eisenbahnen, deutsche, Zerstörungen
472ff.
Eisenerzlager und Transport 327
Eisenerzvorkommen und -förderung
322
Eisenhower, Dwight David ja, 79,
119, 229, 242, 160, 219, 478, 510
-, Memoiren 35
Eisenverbrauch Deutschlands 320
»Eiserner Vorhang« 60
Elektroindustrie 3659.
-, deutsche, Erzeugung, Export373
-, Umsatz 365
Ellscheid, Robert, Prof. 341
Emerson, Ralph Waldo 488
Emmet, Christopher 222
Engelhorn, Friedrich 295ff.
Entindustrialisierung Deutschlands
„z. ff.“
Entmilitarisierung Deutschlands 456
Entwicklungsländer, Eisenerzabbau
343
Epp, Franz Ritter von 522
Erhard, Ludwig 15, 409, 530, 542,
543, 544ff.
Ernährung Deutschlands nach 2945
77ff., 84-87, 97, 104, 105
- durch deutsche Ostgebiete 463
ERP 227, 228, 231, 232ff.
Erzförderung, deutsche 329, 320
Erzverleadeanlage in Lulea, Schweden
[E nach 544
Essen, Stadt, nach 1945 437, 438
Eucken, Walter 547
Europoort, Erzumschlaganlage 343
Evans, Gen.-Dir. GMC 398
EWG 5⁸⁵
Export, VW, in die USA 412, 4169.
Exportanteil, deutscher, am Welt-
markt 454, 455, 456
Export-Messe Hannover 51 vor 225,
458, 459, 465ff.
Eyde, Samuel iao
Eyth, Max 349
Fahre, Reeder 24
Fahrzeug-Dieselmotor Krupp, luft-
gekühlt 434
Fallwerk bei Krupp 350
Faulhaber, Michael, Kardinal 521
Feldbahn-Lokomotiven, Export-
erlös 362
Fernlenkaffen 35
Fernschanlagen 482

Festgeldkonto 511
Fettverbrauch der Welt 90
Figl, Leopold 580
Finanzierung über den Preis 531
Fischverarbeitung 93-96
Fischverbrauch in Deutschland 93-96
Flächenbombardierungen 19, 29, 48
»Fliegende Festungen« 63, 75
Flüchtlinge und DP's 188, 201, 202
- aus den Ostgebieten, Anzahl 284
- und Vertriebene 1947 178, 181ff.,
51 nach 224
Flugzeugbau, Demontage 487
Flugzeugindustrie, deutsche 61
Flugzeugproduktion, deutsche 43
Ford, Henry 347, 380, 387, 531, 532
Ford, Henry ¹¹ 4¹¹, 423, 424
Ford-Modell T 380
Fordwerke 423, 424
Forrestal, James 219
Forscher und Techniker, deutsche,
in den USA ¹⁴⁷
Forschungsergebnisse, deutsche,
Beschlagnahme durch Alliierte
146-151
Forschungsüberwachung 152-153
Fowles, Douglas, Oberst 124
Frachtschiffe, Bau 497
Franois-Poncet, Andre 5 19
Frank, Karl 58
Franke, Studienrat 199
Franke, Wolle 176
Frankfurter Messe 465
Frankfurter Wirtschaftsrat 549
Frankreichpolitik Adenauers 583,
584
Frauen, deutsche, in sowjetischer
Gefangenschaft 67, 157ff.
- bei der Städtentrümmerung
51 nach 224
- beim Wiederaufbau ¹⁷³ 2
Freie Marktwirtschaft ⁵⁴⁵, 548
-, Runderlaß Außenwirtschaft über
die Liberalisierung der deutschen
Einfuhr 545
Freitag, Walter 570
Friedrich, Otto 504
Frings, Joseph, Kardinal 293
Frisia, Reederei 499
Fulbright, James Wilham 582
Fuller, John F. C. 29
Gamer, Berthold 456
Gammans, L. D. ¹⁵⁴

- Ganzenmüller, Albert, Dr.-Ing. 43, 44,
 Havor 65
 Gaulle, Charles de 584 584
 -, Ostpolitik 582
 Geburtenüberschuß, deutscher 170
 Gefrierschiffe 9
 Geilenberg, Edmund 61
 Geldmanipulationen der DP's 512
 Geldvolumen ¹⁹⁴⁷14⁸ ⁵⁰⁹
 Geldwert 519, 520
 -, Stabilerhaltung 506
 Gemeinsamer Markt 585
 Generalvertrag mit den westlichen
 Besatzungsmächten 519
 Georg, Lloyd 195
 Gerstenmaier, Eugen 587
 Geschenkpakete s. CARE
 Gesell, Silvio 509
 Gesellschaft zur Wiedervereinigung
 Deutschlands 566
 Gessler, Otto 522
 Gewerkschaften 569
 -, Finanzierung durch Amerikaner
 569
 Gniffke, Erich 566
 Godesberger Kreis 566
 Goebbels, Joseph 5 7, 5 8, 60, 64, 6
 Goerdeler, Karl 548
 Göring, Hermann ⁵⁷, 196, 436
 Goeschels, Prof. ⁵⁰
 Gollancz, Victor ⁷⁷, 83, [8] nach 224,
 209, 210
 Gort, Lord 217
 Grub, Friedrich 331
 Gromyko, Andrej 223
 Große Armee 1812 60
 Großman, Jonathan 114
 Grotewohl, Otto 566-568
 Grundgesetz 564 571
 -, Abänderung (Wehrgesetze) 576
 Grundig, Max ⁴⁴⁹, 481, 482, 483
 Grundig's Radiobaukasten »Heinzel-
 mann« 8] vor 225
 Günther, Siegfried 44, 145
 Gummert, Fritz 147
 Gute-Hoffnungs-Hütte (GHH)
 284, 329
 — in Rumänien 448
 Guthaben, Ansprüche an das Reich
 505
 Habe, Hans 479
 Haberland, Ulrich 305-307
 Hadfield, R. A. 352
 Haefner, Walter 415
 Haffner, Alex, Dr. 5 5⁰, 5 5 i
 Hahn & Kolb, Stuttgart 350
 Hahn, Otto **I** **I**, 152, 220
 Haiske, Georg 366
 Hamburg, Kriegsschäden 49;
 Hamburger Hafen ^{493ff.}, vor 54
 Hamilton, Herzog von 218
 »Hamsterer«-Zug §1 nach 208
 Handelsaustausch, deutscher, mit
 Südoststaaten 448
 Handelsflotte, deutsche 489ff.
 -, Demontagen 490
 -, Einschränkungen 490ff.
 Handelsschiffstonnage, deutsche
 488, 49⁷
 Hanes, R. M.
 Hannover, Technische Messe 1947
 I\$3 vor 225, 446, 458, ⁴⁵⁹, 465ff.
 Hansen, Prof. 308
 Hansen, Werner 570
 HAPAG 490
 Harkort, Friedrich Wilhelm ⁴³⁵, 436
 Harmssen-Bericht 32, 509, 538
 Harriman, William Averell 214, 236
 Harns, Arthur, Luftmarschall i ff.,
 32, 38, ⁴⁸, 61, 62, nach
 64, 119, 123, 152⁵⁷
 Harrison, George 114
 Hartmann, Nikolai 152
 Hassel, Kai-Uwe von 575
 Hauptmann, Gerhart 184
 Hauptverwaltung für das Post- und
 Fernmeldewesen 476
 Hausen, Heinrich 126, 243, 377
 Haushaltsvorräte bei Kriegsende
 53, 54
 Heidelberger Schnellpressenfabrik
 465
 Heinemann, Gustav 437, 576
 Heinson, Ing. 45
 Heiny, Bernhard 388
 Heisenberg, Werner 152, 220
 Held, Kabinett 521
 Helffenich, Karl 514
 Heilman, Kapitän 293
 Henderson, Sir Neville 10
 Hennessey, Sir Patrick 424
 Heinrichshütte 138, 139
 Hermes, Andreas 563 ff.
 Herter, Christian Archibald 214
 Hertz, Gustav 146
 Herzog, Dr. 342
 Heß, Rudolf 58, 218, 219
 Heuss, Theodor 432, [81 (Parlamen-
 tarischer Rat) vor 225
 Hewel, Walther, Botschafter 57
 Heydrich, Reinhard 341
 Hickmann, Hugo 566
 Hilfe aus den USA 205ff., 227ff.
 Hill, A. V. 29
 Hillenhiinrichs, Theodor, Dr.-Ing.
 255
 Himmler, Heinrich 521
 Hirst, Irvin 391, 394, 401, 411
 Hitler, Adolf 38, 39, 41, 54, 7ff.,
 64-66, 99 vor 6, 71, ⁷⁵, 150, 182,
 195, 196, 294, 341, 382ff., 505-507,
 573
 —, Selbstmord 66
 Hochdruck-Chemie, Raffination 103
 Hochofen, Verbrauch im 325
 Hochschulen, deutsche, Ober-
 wachung 153, 154
 Hochseefischerei, deutsche 9x ff.
 Hoesch, Stahlwerke 331
 Hoffman, J. S. „z
 Hoffman, Paul G. 228, 229, 230,
 23 2ff.
 Hofmann, August Wilhelm 296
 Hohe Behörde ⁵⁸⁵, 587
 Hohne, Otto 394
 Hollerith, Hermann 4
 Hollerithmaschinen 49, 50
 Hollweg, T. T. 186
 Holzeinschläge in Deutschland nach
 1945 ioff.
 Hoover, Herbert Clark ⁷⁷, 8, [8]
 nach 224, 211, 212, 491
 Hopkins, Harry ii
 Horsford, Ebenezer N. 498
 House, Edward M 127
 Howaldtswerke 492
 Hull, Cordell 28, 116, ii8
 Humphrey, Hubert Horatio 448
 Hundhammer, Alois 522
 Hunger-Blockade 1914-18 75, 84
 432
 Hungersnot, deutsche, nach 1945
 77ff., 83-87, 97, 104, 105
 Hydrierwerke, deutsche 62, 63, 294
 -, Kapazität 64
 -, Luftangriffe 63, 63
 Hypothekengewinnabgabe 540
 TATA 488
 IOEM 187
 ICI 304
 IG-Farbenindustrie 531, ⁵³⁵, 538,
 301 ff.
 »Entflechtung« in BASF, Bayer,
 Farbwerke Hoechst, Chem. Werke
 Hüls 307
 -, Werk Dormagen 306
 —, Werk Uerdingen 305
 IG-Nachfolgewerke, Umsatz 307,
 308
 Importwaren-Kaufmarkensystem im
 Bergbau 250, 255
 Indien, Dschungelstahlwerk
 (DEMAG) Jamshedpur 361-363
 —, —, Lkw-Bau 434
 —, Stahlwerk Rourkela ³⁴⁹, 362,
 431, 10 nach 5 44
 -, Transportanlage Krupp für
 Braunkohlentagebau 442
 Indiangemeinschaft Krupp-DEMAG
 431
 Indexzahlen Industrieproduktion
 und Außenhandel
 Industrie, deutsche, Anlagevermögen
 3'
 —, Dezentralisieren ^{37ff.}
 —, Kriegsschäden 31
 —, Reparationsleistungen 123ff.
 —, Stromverbrauch 277
 Industriegewerkschaften, Gründung
 569
 Industrielle Kooperation 447ff.
 Industrieproduktion, Indexzahlen
 England/Deutschland 555
 Inflation 514, 519
 Integration, europäische ⁵⁶⁴, ⁵⁶⁵
 Integrierung 575, 577, 581, ⁵⁸², 587
 Internationale Verkehrsausstellung
 München ¹⁹⁶⁵ ⁴⁷¹
 Investitionen in DM/Dollar 5 3 '
 IRO 188, 203
 ISCOR-Stahlwerk, Pretoria 357
 Israel, deutsche Fracht nach 460
 Jackson, Robert H. 426, 436
 Jacob, Klaus 484
 Jacobshagen, Max 473
 Jagd, deutsche, nach 1945 453
 Jahn, Hans 570
 Jalta, Konferenz 189
 Jannsen, Friedrich 444
 Japan, wirtschaftlicher Wiederauf-
 stieg ⁵⁷⁷⁹
 »Japan-Wunder« 577
 Jefferson, Thomas 35, 119

- JEIA 107, 151, 410-412, 463ff., 486, 49'
- Jessup, Philip C. 128
- Jodl, Alfred 57, 141, 142
- Joens, Lily, Dr. 176
- Joint Export-Import Agency s. JEIA
- Junkers, Otto 483
- Junkers-Flugzeuge 483
- Kahlschlag deutschen Waldes nach 1945 10⁵ ff., 401
- Kaisen, Wilhelm 492
- Kaiser, Jakob 565, 566
- Kalkstickstoffherzeugung 287
- »Kalter Krieg« 224
- Kalziumkarbid 286, 287
- Kamp, Heinrich Daniel 345, 356
- Kant, Immanuel 153
- »Kanzler-Demokratie« 572
- Kapital, ausländisches, in der deutschen Industrie 531
- Kapitulation Deutschlands 142
- , gefangene deutsche Soldaten 531 ff. nach 224
- Kaselowsky, Richard, Dr. 499
- Kaufkraft nach 1945 508
- Kaufkraftüberhang 507
- Kaufkraftverlust der DM 519, 520
- Kaufman(n), Theodore Nathan 67, i 74, 185
- Kaufmans Plan der Sterilisierung aller Deutschen 71ff., 81, 18
- Kautschuk-Synthese 289, 298
- Keegan, amerikan. Oberst 521
- Keitel, Wilhelm 57
- Keku16 von Stradonitz, August 295
- Kennan, George 228
- Kern, Hanns 386
- Kersten, Rolf 500
- Kessler, Karl z66
- Kirdorf, Emil 267
- Kirk, Norman T. 272
- Kirkpatrick, Sir Ivone 218, 519
- Klein, Burton H. 505
- Kleine Koalition 5 i
- Kleine Steuerreform 1953 530, 537, 538
- Kleinhandelspreise, Indexzahlen (England/Deutschland)
- Klingelhöfer, Albert 34⁰
- Klößner 321
- Knapsack-Griesheim AG 287
- Knietsch, Rudolf 297, 298
- Koch, Robert 298
- Köln, Bombardierung i 17ff.
- König, Paul, Kapitän 293
- Koepchen, Arthur 273
- Kohle, Förderungskapazitäten 26, 266
- Kohleförderung, deutsche 1944 21 -und Wiederaufbau 23⁸⁻² 4⁰, 243ff.
- Kohle-Hydrierung 302
- Kohlenbergbau, Vollmechanisierung 266
- Kohlenbergbau-Leitung (DKBL) 283, 284
- Kohlennot 1947 246
- Kohlen- und Strommangel nach 1945 245, 246
- Kohle-Öl-Verbund z86
- Kohle-pro-Kopf-Verbrauch 264
- Kokereibenzol 279
- Kokereigas 280ff.
- Kokserzeugung 278, 279
- Koller, Peter 385
- »Kompensierung« von Waren 508 ff.
- Konsumgüternvorräte bei der Währungsreform 504
- Kontaktöfen 433
- Kontrollrat, alliierter 2 nach 208
- Kopfgeld 504
- Kopfquote 5 ii
- Kopfquoten-Ausgabe 1f vor 209
- Koreakrieg 454, 455, 576
- Korry, Edward M. 12
- Kost, Heinrich, Dr.-Ing. 283
- Krages, Hermann Diedrich 36-38, 537
- Krapotkin, Peter, Fürst 553
- Kredite, amerikanische 530
- Kreditgewinnabgabe 540
- Krengel, Rolf 30
- Kriegerwitwen 577
- Kriegsfolgegesetz, allgemeines 538
- Kriegsfolgendeckung 540
- Kriegsgefangene, deutsche 67, 1 | nach 224
- , amtliche Zahlenangaben 163, 164
- , in England 164
- , in Frankreich 163, 164
- , Frauen 159, 160
- , im Osten 157ff.
- , im Westen 16 ff.
- Kriegsopferversorgung 177
- Kriegsschäden, deutsche 31, 32, 10ff.
- Kriegsschäden, forstwirtschaftliche 105ff.
- , landwirtschaftliche 78ff., 86, 87, 104
- Kriegsvorräte, gerettete 51ff.
- , Haushaltsvorräte 53, 54
- Kriegsziele, alliierte 699.
- Krauss-Maffei, Export 438
- Kreiselkompaß 47
- Kroll, Hans Anton 579
- Krückels, Theo, Dr.-Ing. 345, 346
- Krupp 321, 431ff.
- , Abkommen mit Brown, Boveri & Cie. 442
- , Alfred 350, 435, 441
- , Bertha 338
- , Berthold «o
- , Beziehungen zu Ostblockländern 44⁶⁹
- von Bohlen und Halbach, Alfred 7, 8, 55, 436, 439ff., al nach 544
- von Bohlen und Halbach, Harald 157
- , Drehbrücke am Suezkanal 443
- , Eisenbahnproduktion 435
- , Familie 7, 557
- , Gruson-Werk, Magdeburg 437
- , Gustav 439, 441
- , Kriegsschäden und Demontagen, Wert 44⁰
- Metalurgica Campo Limpo S. A. 431, 8j nach <<
- , neue Konzernform 445
- , Tiefseetaucherkugel für Piccard 443
- , Umsatz 445-447
- in Ungarn 448
- , Verluste «o
- Krupp/DEMAG, Werk Rourkela nach 544
- Krupp-Kohle-Chemie 286
- Kruppsche Dieselloks [9] nach 544
- Gußstahl-Fabrik 314, 317, 350, 435
- Lokomotiv-Fabrik 438
- -, Export 438
- Krupp-Direktorium 445
- Krupp-Edelstahlwerk Essen-Borbeck, Demontage 353
- Krupp-Stähle 433, 434
- Krupp-Stahl »Nirosta«, Produktion 434
- Krupp-Stahlsorten V-2-A, V-4-A, »Nirosta« 434
- Krupp-Urteil 1949 436, 437
- Krupp-Vermögen 437, 439, 440
- Krupp-Werke 7, 8, 21, 123, 124, 126, 135
- Kubel, Alfred 457, 458
- Kühn, Prof. z
- Kühnl, Emil, Dr. 484
- Kugellagerherzeugung 47 ff.
- , Vorräte 5 i, 52
- Kugellagerfabrik SKF Schweinfurt nach Luftangriff 91 vor 6
- Kunststoff, vollsynthetischer 310
- Kurse, Anstieg durch DM-Bilanz 336, 537
- Kurssteigerung 577
- Kurti, Prof. 25
- Labour Party 569
- Lafferentz, Bodo, Dr. 3⁸ 5 ff.
- Lamrners, Hans-Heinrich, Dr. 505
- Landeszentralbanken 513
- Landfrauen 174, 175
- Landwirtschaft, deutsche, Verluste 78ff., 87
- Langer, Wolfgang, Dr. 552
- Larrabec, Eric 418
- Lassalle, Ferdinand 568
- Lastenausgleich 5 12
- Lastenausgleichsfonds 540
- Lastenausgleichsgesetz 512, 538, 539
- Laue, Max von, Prof. 152, 153
- Lebenshaltungskosten 519
- Le Creusot 326, 432
- Leipziger Messe 457, 458
- Leopold II. von Belgien 429
- Lersner, Kurt von 219
- Leuna, Hydrierwerk 61, 63
- , Luftangriffe 63, 64
- Lewis, John 193
- Ley, Robert 150, 385, 399
- Liberalisierung der deutschen Einfuhr 54
- Liberia, Erschließung von Erz-vorkommen 343
- Liberty-Schiffe 495
- Liebig, Justus 99, 100, 295, 498
- Liebigs Agrikulturchemie 99, 100
- Lilienthal, Otto 483
- Lincoln, Abraham 540
- Linde, Karl P. G. 334
- Lindemann, Charles 25
- , Chr&ien Philippe Adolphe 24
- , Frederick Alexander 24 ff., 57, 67, III, 547
- , James 2

- Lippe, Friedrich von der 583, 584
 List, Friedrich 377, 489, 545
 Lizenzzeitungen 477ff.
 Lizenzzwang, Aufhebung 480
 Lochner, Louis 212
 Löhne 1947 508
 Lohmann, Alfred 293
 Londoner Beschlüsse 1948 561
 Lottmann, Hermann 497
 Lotz, Kurt, Dr. h. c. 456
 Lourie, E. M., Dr. 271
 Lüth, Erich Ernst, Senator 246
 LUFTAG 487
 Lufthansa 4³ ff.
 -, Boeing 707 ffl vor 545
 Luftfahrt, deutsche 483ff.
 -, Verbot nach 1945 484, 485
 Luftkrieg, strategischer 30
 Luftkriegstote, deutsche 20
 Luftverkehr, deutscher, Wieder-
 aufnahme 468
 -, internationaler 485, 487, 488
 Lukaschek, Hans 539
 Luther, Hans 514
 Lux, Ilse und Walter 16, 166
- Maistre, Joseph de 60
 Malariabekämpfung 272
 Malone, George W. 211
 Maithus, Reverend 73
 Margarineverbrauch 90
 Marktwirtschaft 540, 543ff.
 -, freie 545
 Marshall, George C. EI nach 64,
 229, 231, 438, 56z
 -, John 527
 Marshall-Plan-Hilfe vor 225,
 227ff., 530
 Martin, Pierre 315, 316, 317
 -, Pierre Enille 316, 317
 Marx, Karl 568
 Maschinenausfuhr, deutsche 354
 Maschinenexport Deutschlands 348f.
 Maschinenerzeugung, deutsche 354
 Maschinenfabrik Augsburg (MAN)
 434
 Maschinenfabriken 347ff.
 -, Demontageliste 353
 Matthews, H. Freeman i 1
 Maudsley, Henry 346
 Mauretanien, Erschließung von
 Erzvorkommen 343
 McCloy, John 116, 439, 440, 491, 519
 McGhee, George 217, 453
- McReady, G. W. 467
 Meinecke, Friedrich iz
 Meinungsforschung 5 5 5, 556, 570
 Meitner, Lise 24
 Mendelsohn, Prof. z
 Mendes-France, Pierre 565
 Merten, Hans 16;
 Michaelis, Wilhelm, Dr. 255
 Mikojan, Anastasij 446
 Milch, Erhard 61
 Militärregierungs-Gesetze 459
 Miller, Oskar von 366
 -, Raymond Clendenin 67, 75, 112,
 113, 116, 186
 Milzbrand-Bazillus 298
 Möller, Harald 411
 Molotow, Wjatscheslaw 222, 231,
 560, 5³
 »Montandreich« Saar-Lothringen-
 Luxemburg 587
 Montanunion 316, 343, 585, 587
 Montanunionsvertrag 576
 Mooney, James 383
 Morgan, J. P. 138, 266
 Morgenthau, Henry jun. 28, 109, 11; ff.
 -, Henry sen. 19, 54, 57, E nach
 64, 67, 106, 109, ii; ff., 128 129
 Morgenthau-Plan 75, 81, 111ff., 128,
 135, 154, 560
 Morse, David A. 187
 Moskauer Außenministerkonferenz
 1947 560, 565
 Mostar, Hermann 33
 Mühlen, Norbert 437
 Mühlens, Maria (»¹¹«) 175
 Müller, Josef, Dr. szz, 565
 Müller-Armack, Alfred 553
 Münch, Karl, Dr. 394
 München, Internationale Verkehrs-
 ausstellung 471
 Murdoch, William 280
 Murray, Gilbert 210
- Nachrichtenbüros, deutsche 477
 Nadolney, Rudolf 566
 Napoleon 1. 59
 Nash, T. A. M. 271
 Nationalkomitee Freies Deutschland
 158
 NATO 232, 560, 573, 576ff.
 -, Ausgaben der Mitglieder 455
 Naturalwirtschaft 508
 Nehru, Jawaharlal 12
 Nestle 498
- Nernst, Walther, Prof. 25
 Neuordnung des deutschen Geld-
 wesens 503ff.
 »Nirosta« 434
 Noack, Ulrich 566
 Nobel, Alfred 259
 Nordhoff, Heinrich 374, [E vor 385,
 395ff., 468, 552
 »Normalverbraucher« 508
 Norman, Montague 114
 Normann, Wilhelm 90, 91
 Norwich, Lord s. Duff Cooper
 Notaufnahmeverfahren für SBZ-
 Flüchtlinge 538
 Notenumlauf, deutscher 506, 520
 Notgemeinschaft ehem. Luft-
 hanseaten 487
 NSDAP 195, 196
 Nürnberger Gerichtshof 7, 426, 436
- Oberländer, Theodor 53
 Oder-Neiße-Linie 8;
 OEEC 229
 Österreich, Staatsvertrag mit den
 Besatzungsmächten 580, 581
 Oetker, August, Dr. 498
 Oetker, Hamburg-Süd-Gruppe
 lii vor 545
 Oetker, Rudolf August 498-500
 Oetker-Konzern 498-500
 Oetker-Reederei, Hamburg-Süd-
 Gruppe 498-500, E8 vor 545
 Oetker-Werke Bielefeld 498
 Oetkers Backfibel 499
 OFICOMEX 463, 464
 Olds, Ransom 380, 382
 Oncken, Hermann 152
 Opel, Adam, Geheimrat 38;
 Operation Paper-clip 146ff.
 Oppenheimer, Franz 5 47, 5⁵ⁱ, 553
 Ostgebiete, deutsche, Abtretung
 nach 1945 79, 80, 82, 8
 -, Ernährung durch die 463
 Osthandel 446ff.
 Ost-West-Handelsumsatz 448
 Ost-West-Spaltung 555, 560⁵, 5⁶
 Ost-West-Spannung 573ff.
 Ostpolitik 582
 - de Gaulles 582
 Otto, Finanzleitung VW-Werk 409
 Overbeck, Egon, Dr. 456
- Papen, Franz von 219
 Paris, Beschießung 1918 432, 43;
- Pariser Außenministerkonferenz 1946
 60
 Parlamentarischer Rat i || vor
 225, 561⁵, 562, 571
 Parteien: CDU, FDP, SPD 550, 554
 563ff.
 -, KPD, SED 567
 Pasteur, Louis 53
 Patente, deutsche, Beschlagnahme
 durch die USA 146
 -, Dauerlizenzen für fremde
 Staaten 146
 -, Enteignung 146
 Patton, Georges S. 521, 522
 Paulsen, Julius 394
 Penicillin 209
 Peron, Juan 223
 Petersberg-Abkommen 198, 575
 Pferdmenages, Robert 574
 Philipps, Morgan 569
 Phönix-Rheinrohr, Ruhrort 329
 Piccard, August 443
 Pieck, Wilhelm 568, 569
 Planck, Max z, 150, 152
 Pleiger, Paul zoo, 386
 Poensgen, H. Richard 321
 Poincar, Raymond 58;
 Polen 82, 8;
 Pon, Ben 411, 412, 426
 -, Wijnand 411
 Porsche, Ferdinand 382ff., 422, 423
 Porsche, Ferry 384, 394, 395, 423
 Portal, Sir Charles 62
 Post, Kriegsschäden 476
 Post- und Fernmeldedienst nach 1945
 476
 Postverkehr nach 1945 475
 Potsdamer Abkommen 79, 80, 129,
 154, 189, 456
 -, Industrieplan 129-131, 322
 Potsdamer Beschlüsse 560
 -Konferenz 119, 128
 Prager Konferenz der Ostblock-
 staaten 1950 580
 Preisbindungen, Aufhebung 545, 551
 Preise und Löhne 1947 508
 Preisstopp 507
 Presse der Besatzungsmächte 477,
 478ff.
 -, deutsche 478ff.
 Presse der Lizenzzeitungen 477ff.
 Presseausstellung München 1948 478
 Pressepropaganda der Besatzungs-
 mächte 479, 480

- Presse- und Rundfunkzensur 477
 Prien, Günther 165
 Pritzkolet, Kurt 42, 16
 Produktionszahlen, deutsche, 1944
 19, 20
 Puddingpulver 498, 499
 Pulver-Metallurgie 351
- Quebec, Konferenz 1944 67
 -, zweite Konferenz 1944 113, 115, 116, 117
- Radar z
 Radclyffe, brit. Oberst 394, 399, 401,
 402, 423, 424
 RAF, Luftkriegseinsatz in Deutsch-
 land 5ff.
 Rapid-Stahl 352
 Rationierung, Aufhebung 551, 552ff.
 Rauchwarenmesse 465
 Raue, Wolfgang 484
 Reaktorbau 442
 Reckberg, Arnold 583, 584
 Recklinghauser Zeche Ewald/König
 Ludwig 252, 255, 256
 Reed, Douglas 8
 Reichsbank, Deutsche 506, 507
 -, Gesetz 506, 507
 Reichsmark, Bargeldumlauf 507
 -, »Deckung« während des Dritten
 Reichs 507
 Reichsschuld bis Kriegsende 507
 Reifenberg, Benno 479
 Rein, Friedrich Hermann 153
 Reisen in Deutschland 1945 471ff.
 Rentenmark 514
 Reparationsleistungen Deutschlands
 123ff., 129-131
 Restitutionsgesetz 539
 Reuter, Hans 357
 -, Wolfgang 356, 357
 Reuther, Walther P. 214
 Reynaud, Paul 583
 Rheinhausen, Hüttenwerk 329
 Rheinische Röhrenwerke 126
 Rheinische Stahlwerke Meiderich 33¹
 - - in Ungarn 448
 Rheinisch-Westfälisches Elektrizitäts-
 werk (RWE) 27ff., 335
 Rheinpreußen, Zeche 283
 Ribbentrop, Joachim von 217, 522
 Richtlinien der westlichen Außen-
 minister 1949 561
 Riehl, Nikolaus, Dr. 146
 Robertson, Sir Brian 458, 523, 545
- Rockefeller, John D. sen. 266
 Rodenberger, Axel 18;
 Röpke, Wilhelm 547
 Rohstahl, Erzeugung, Kapazität 242
 Rohstahlerzeugung, deutsche,
 Export 337
 Rohstahlproduktion, deutsche,
 Beschränkung nach 1945 322
 Rohstoffimporte 579
 Rommel, Erwin 387
 Roosevelt, Franklin D. 24, 26, 30, 62,
 gfl nach 64, 69, 82, 83, 86, 112,
 113 ff., 218, 219, 220, 223, 436, 484,
 489, 559, 60
 Rosenberg, Ludwig 569, 570
 Rosenman, Samuel 71
 Roser, Edmund, Dr.-Ing. 335
 Rostopschin, Feodor Wassiljewitsch
 59, 6-
 Roukela, deutsches Stahlwerk in
 Indien 349, 362, 431, 441^{nach} 544
 Rüstungsausgaben, deutsche 505
 Rüstungskosten, britische ix,
 Rüstungsproduktion, deutsche zo,
 Rütgets, Julius 296 139ff.
 Ruhr, Tiefbau 247
 Ruhrbehörde, internationale 2639.
 Ruhrbesetzung 1923 527
 Ruhrchemie AG Oberhausen
 z84-286
 Ruhrgas AG 281
 Ruhrgebiet, Internationalisierung 141
 Ruhrkohle, Umschlag 257, 258
 Ruhrkohlenbergbau 247ff.
 Ruhrkohlenförderung z45ff.,
 lf nach 384
 Ruhrrevier, Kohleförderung und
 Hilfe 255ff.
 Rumpf, Carl 300
 Rundfunk, deutscher, nach 1945
 480ff.
 Rundfunkgeräte nach 1945 tlf vor
 225, 482, 483
 Rundfunkhörer 481
 Rundfunkzensur nach 1945 477
 Runge, Ferdinand Friedrich 295
 Russell, Lord 210
 Rußland-Feldzug 60
 Rutz, Charles 569
- Saar, Abtrennung 141
 Saarland 5⁸ 5ff
 -, Anschluß an die Bundesrepublik
 587
- Saarland, Kohle und Eisenerz 586
 -, Saarstatut 586
 --, Währungswechsel 586, 587
 Sachs, Ernst 47
 Salzgitter-Werke 199ff.
 -, ausländische Arbeiter 201, 202
 -, Demontage und Wiederaufbau
 J nach 384
 SBZ-Flüchtlinge, Notaufnahme-
 verfahren 538
 Schacht, Hjalmar 505, 506,
 Schachtbaumethode im Gefrier-
 verfahren
 Schäffer, Fritz 499, 514, 515, 199.,
 RU vor 545, 549
 -, Einsparungen im Verwaltungs-
 apparat 533ff.
 Schaub, Julius, Chefadjutant 57
 Scheinanlagen, deutsche 63
 Schiess AG 360, 365, 373
 -, Ernst David 360
 Schiffbau, Steuererleichterungen 499
 Schifffahrt, deutsche 469, 488ff.
 -, Demontage 488
 Schiffsverluste, alliierte 491
 Schkopau, Kautschuk-Synthesewerk,
 Demontage 303
 Schlange-Schöningen 157
 Schlieker, Willy 43, 44, Iffl vor 6
 Schmid, Carlo 9U (Parlamentarischer
 Rat) vor 225
 Schmid, Richard 572
 Schmidt, August 193
 Schmitt, Matthias, Dr. 449
 Schmuggel ins Ausland nach 1945
 460, 461, 472
 Schneider-Creusot 326, 432
 Schönfeld, Hans, Dr. 219
 Schraubenindustrie 347
 Schrott 491
 -, Importe und Exporte 317, 318
 Schrottaufbereitung 313
 Schrottplünderungen 319
 Schrott-Welthandel 317-319
 Schuckert, Sigmund 367
 Schulenburg, Graf von der 386
 -, Graf Friedrich Werner von der zi 7
 Schumacher, E. F. 55¹
 Kurt 565, 567, 568
 Schuman, Robert 584
 Schuman-Plan 58
 Schurz, Carl 237
 Schwarzhändler 512
 Schwarzhandel 549
- Schwarzmarktsgüter 508, 509
 -, Beschlagnahme 509
 Schweinfurt, Kugellagererzeugung
 47 ff.
 -, Luftangriffe 48, 49
 -, SFK-Kugellagerfabrik nach
 Luftangriff [8] vor 6
 Schwendener, Simon 266
 Schwimmdocks 494
 SED 567, 568
 Seebohm, Hans Christoph 486
 Seidl, Hans, Dr. 550
 Selbsthilfe gegen Demonteuere 193 ff.
 Semler, Axel 411, 412, 425
 -, Johannes Ferdinand 357, 543ff.,
 550
 Seymours, Lord Edward Hobart 341
 »Siegfried-Stellung« 1918 60, 61
 Siemens do Brasil, Fabrik São Paulo
 [4] nach 544
 Siemens & Halske 365, 366
 -, Ernst von 371
 -, Friedrich 316, 317
 -, Friedrich und Wilhelm 497
 Werner von 366, 456
 -, Wilhelm 316, 497
 Siemens-Martin-Öfen i, 3 16, 329,
 331, 336
 Siemens-Martin-Verfahren 315-317,
 Siemens-Schuckert 335 [336]
 Siemens-Stadt, Berlin 367
 Siemens-Werke, zerstörtes Dynamo-
 werk Berlin [8] vor 385
 -, Wiederaufbau [4] vor 385
 -, Zerstörung und Wiederaufbau
 in Erlangen 368ff. [367ff.
 Sikorski, poli. General 83
 Simon, Lord 218
 Simon, Prof. 25
 Sintern 3 5'
 Skoda-Werke 432, 448
 Smend, Rudolf 152
 Smith, Adam 188, 266
 -, Fred 119
 -, R. A. 60
 Snow, Sir Charles Percy 25
 Soforthilfegesetz 538
 Sogemeier 248
 Sohl, Hans-Günther 329, 342, 413,
 468, [4]j nach 544
 Soldaten, deutsche, und Angehörige,
 Diffamierung 165-167
 SOLLAC-Anlagen 358
 Sonderausgaben 533

Sozialdemokratie, Spaltung 568
 Sozialprodukt 5 i
 Spaatz, Carl .Andrew 21, 61-63,
 t] nach 64, 66, 75
 Spaltung Deutschlands 560, 563
 Spann, Othmar 34'
 Sparguthaben, Verlust 511
 Sparmaßnahmen Schäffers 5239
 Speer, Albert 36, 38ff., 49, 54, 55,
 61-66, vor 6, 150, 248, 547
 Speisefettverbrauch 91
 Spence, Magnus 15
 Sperry, Eimer Ambrose 422
 - -Preis 422, 423
 Spezial-Stähle 433, 434
 Sprengstoffherstellung, amerika-
 nische 303, 304
 Staatsausgaben, überhöhte 520
 Staatsschuld, deutsche 533
 Stadtgas 280ff.
 Städte-Bombardierung 15 ff., 30, 48,
 62, L81 nach 64
 Städteentrümmerung] nach 224
 Stahl, Festigkeit 433
 Stahlerzeugung 325, 322, 336
 Stahlkapazität Deutschlands 321, 336
 Stahlwerke, europäische 343
 Stalin 12, 82, 83, III, 119, 257, 219,
 222, 223, 232, 559, 560
 Stassen, Harald E. 223
 Stauffenberg, Claus Graf Schenk von
 Stecker, Sophie i 176 [220
 Stein, Karl Frh. von 345, 579
 Steinkohlenbergbau, Förderung 26
 -, Produktivitätszuwachs 265
 Steinkohlenteer 295, 296
 Stephan, Heinrich von 475
 Stettinius, Edward R. 118, 119, 182,
 Steueranteil 5 26 [223
 Steuerbelastung 528
 Steuererleichterungen 530
 Steuergesetze, alliierte 526, 532, 536
 Steuerhinterziehung 526
 Steuern durch Kontrollratsgesetze
 527ff.
 Steuerpolitik 519ff.
 Steuerreformen Schäffers 530, 537, 538
 Stickstoff bindungsverfahren
 100-102
 Stickstoff-Synthese 282
 »Stille Reserven« 534, 535ff.
 Stimson, Henry Lewis 116, 117, 118,
 489
 Stinnes 274, 321

Stolz, Otto 570
 Storch, Anton 198
 Stresemann, Gustav 563
 Stromerzeugung 277
 Stromverbrauch 277
 - der Industrie 277
 Suezkanal, Drehbrücke bei El Ferdan
 (Krupp) 443
 Szilard, Leo 25
 Tageszeitungen, deutsche 478ff.
 Tanker 497, 498
 Tarnung von Industrieanlagen
 Läl vor 6
 Tata, J. N. 362
 Tata-Konzern, Jamshedpur, Indien
 434
 Tauschgeschäfte bis 1948 26,
 461ff., 472, 508
 »Tausch-Zentralen«, amerikanische
 461ff.
 Taylor, Telford 295, 436
 -, Winslow 352
 Technische Messe Hannover, erste
 nach 1945 II] vor sz, 458, 459,
 459
 Teerfarbstoffe 295, 2979.
 Teheran, Konferenz 1943 559
 Teller, Eduard 25
 Tengelmann 248
 Thiessen, Peter, Prof. 146
 Thomas, Chrysler-Corp. 413, 415
 Thomas, Sidney Gilchrist 354, 328
 Thomas-Verfahren 314, 329
 Thompson, Dorothy i86, 212
 Thünen, Johann Heinrich von i88
 Thyssen, August 324 3299., 490,
 552
 -, Fritz 341
 Tiefseetaucherkuigel für Piccard 443
 Timken-Zinnkann, Deutsch-
 amerikanerin 465
 Tizard, Sir Henry 29
 Todt, Fritz, Dr. 38, 39, 150
 Totaldemontage, deutsche 130
 Toussaint, Ing. 357
 Townsend, Lynn 424
 Transport von Kohle und Erzen
 3 25-3 29
 Transportstab Speer 38, 43-44
 Trettner, Heinz 577
 Treviranus, Gottfried Reinhold 213
 Truman, Harry S. 12, 86, 214, 220,
 221, 224, 230, 231, 322, 436

Truman, Memoiren 86
 Truman-Doktrin 231
 Tubman, William Vacanarat
 Shadrach III nach 544
 Ulbricht, Walter 567
 Umstellung x0: i 505
 - von Verbindlichkeiten 1:1 511
 Undset, Sigrid 23
 UNRRA 187, 203
 »Unternehmen Dachs« 63
 Unterseeboote 492
 Utley, Freda 21 i
 V 2 35, 36
 V-z-A-Produktion 434
 V-z-A-Stahl 434
 V-4-A-Stahl 44
 Vance, Harold 330
 Vandenberg, Arthur Hendrick
 221, 222, 231
 Vansittard, Lord Robert Gilbert 19,
 24, 54, 57, 67, 74, 75, 8, 06, 112
 Vansittardismus 23, 67, 74, 75
 Varga, Jewgenij 113
 VEBAG 136
 Verbrauchsgüternvorräte bei der
 Währungsreform 504
 »Verbund« Kohle-Stahl, Kohle-
 Chemie 267
 »Verbundwirtschaft« 273ff., 278
 Verein Deutscher Maschinenbau-
 anstalten (VDM) 349
 Vereinigte Leichtmetallwerke,
 Demontage 457
 Vereinigte Stahlwerke 37, 125, 321
 -, Umsatz 321
 Vereinte Nationen 221-223
 -, Charta 222, 223
 Verkehr in Deutschland nach 1 5
 471ff.
 Verkehrsnetz, deutsches, Zerstö-
 rungen 472ff.
 Vermögenssteuer 528, 540
 Vermögensverluste, deutsche, im
 Zweiten Weltkrieg 30, 31
 Versailler Vertrag 275, 128
 Vershofen, Wilhelm 547
 Versorgung vor der Währungs-
 reform 508ff.
 Verteidigungsbeitrag 576ff.
 Verteidigungskosten 454
 Vertriebene 86, 18i ff.
 -, Anzahl 184

Vertriebene, Hilfe durch Bundes-
 leistungen 539
 -, Hilfe der Länder und Gemeinden
 539
 Vertriebenenenschicksale i8xff.
 Vickers & Armstrong 432
 Vocke, Wilhelm 506 513-515, 540
 Vögler, Albert 321, 338
 Vogt, William 73
 Volksarmee [] vor 545
 Volkseinkommen 527
 Volkswagen of America Inc. 420
 - do Brasil 414, 429
 Volkswagen-Idee 380, 382
 Volkswagenkonstruktion Porsches
 3, 3, 384
 -, Test 384
 Volkswagen-Stadt, Bau 385ff.
 Volkswagenwerk 373, 374, 379,
 387ff.
 -, Aufbau nach 1945 391ff.
 - bei Kriegsende 388ff.
 -, Nachkriegsproduktion 1945 402
 Volimer, Max, Prof. 146
 Vorwig, Wilhelm R., Dipl.-Ing. 384
 V-Waffen 36
 VW, Amerikaexport 416
 - und Automobilmarkt in den USA
 47
 - bei Autorennen 416
 -, »elektrostatisches« Lackieren 405
 -, Export durch die Chrysler-
 Corporation 413-415
 -, Exportbeginn 410ff.
 -, Exportbeginn in den USA
 419-421
 - am Fließband Mi vor 385
 -, Herstellung 404, 405
 -, Konstruktionsverbesserungen
 404
 -, Kontrollen und Prüfungen 406
 -, Kundendienst 407
 - -Montagewerk Emden 421
 - in Polen 449
 -, Produktion 408, 409
 -, Produktion, Exportanteil 416
 -, Produktionsmethoden 405, 406
 -, Tagesproduktion 404
 - -Trainingszentren in den USA 420
 - in den USA, Verkaufszahlen
 420, 421
 -, Verkauf in der Schweiz 41
 -, Verkauf nach der Währungs-
 umstellung 409

VW, Verkaufsorganisation 407ff.
 -, Werbung 407, 425
 -, Werbung in den USA 417
 -, Werkstätten 407
 -, Wirtschaftlichkeit in den USA 418
 VW-Werk nach 1945 II Vot 385
 -, Beschäftigtenzahl 403
 -, Lohnforderungen und Löhne 4⁰³, 4⁰⁴
 Währung nach 1945 500
 - und Staatsausgaben 520
 Währungsreform 15, I 'VOr 225, 503ff., 561
 -, erste Entwürfe 51
 Währungsreserven, südamerikanische 520
 Währungsstabilität 515
 Währungsvorschläge, deutsche 538
 Wälder, deutsche, Raubbau nach 1945 Io5ff.
 Wagenführ, Rolf, Prof. 20
 Walfang 89ff.
 Wallenberg, Hans 479
 Waltran 90, 91
 Walzblecherzeugung 336, 337
 Warburg, James P. 588
 Warenangebot nach der Währungsreform 504
 Warenhortungen 504
 Warschauer Pakt 232
 Washington, Geheimkonferenz 1943 30
 Wasserstoffbombe 32
 Watson-Watt 29
 Weber, Adolf 510, 548
 Weck, Johannes 53
 Wedemeyer, Albert C. 27
 Wehrgesetze, deutsche 576
 Wehrpflicht, allgemeine 576
 Weichinger, Georg, und Frau 166
 Weigelt, Johannes 199, 200
 Weimarer Verfassung 571
 Weltkrieg, Erster, Ende 8
 -, Zweiter, Kriegsschäden 31
 -, -, deutsche Produktionszahlen '9
 -, -, Ende 9ff.
 Welpostverein 475
 -, Deutschland Mitglied 468, 475, 476
 Werften, deutsche 497
 -, Exportaufträge 492 ff.
 Werkzeugmaschinen 347, 3⁸⁷

Werlin, Jakob 382, 383,
 Werner, Alfred '35
 -, William 42, II vor 6
 Weskott, Friedrich 299
 Westintegration 57, 577, 581, 582, 587
 Wey, Bosquet N. 247
 White, Dexter 113, 222
 -, Harry 116, 119
 -, Maunsel 352
 -, Theodore H. 214
 Wichnowski, Kurt 197
 WIIDIA 352
 - -Bohrwerkzeuge 439
 - -Fabrik 439
 - -Schneidflächen 434
 Wiederaufbau nach 1945 38, 169ff.
 Wiederbewaffnung der Bundesrepublik 575ff.
 -, deutsche 455, ftj vor 545
 Wiedergutmachungsgesetz 539
 Wiedervereinigung 560, 561, 564,
 -, Sowjetnote März 1950 580, 581
 Wihuri, Antti 411
 Wile, F. W. Si
 Wilkinson, John 346
 -, Lawrence 199
 Wilm, Alfred 457
 Wilson, Woodrow 113, 129, 127, 195, 222
 Winnacker, Karl, Dr. 306, 307
 Wirtschaft, deutsche, Produktion 505
 Wirtschaftsrat, Frankfurter 549
 Wirtschaftswunder 530, 531
 Wissenschaftler, deutsche, in der Sowjetunion 44, 45, 145, 146
 -, in westlichen Ländern 146
 Witwen- und Waisenrenten 277
 Wöhler, Friedrich 456
 Wolff von Amerongen, Otto 449
 Wolfsburg VW-Hallen nach Kriegsende II vor 385
 Wright, Harold x06
 Wyschinskij, Andrej 561
 Zeitungswesen, deutsches 4775.
 Zell, Arthur A.
 Zentralbankrat 513
 Zerstörungsbefehl Hitlers 1945 61
 Zonenkontrollen 474ff.
 Zündapp 382
 »Zwangsverschleppte« in den Westzonen, DM-Transferierungen 512
 Zweigert, Kurt 274

FOTONACHWEIS

(Die in Klammern gesetzten Ziffern beziehen sich auf die Anzahl der gelieferten Fotos)

The Associated Press GmbH, Frankfurt/M. (8). Badische Anilin- & Soda-fabrik, Ludwigshafen/Rh. (1). Chemische Werke Hüls, Marl (1). DEMAG AG, Duisburg (2). Deutsche Lufthansa AG, Archiv Köln (1). Deutsche Messe- und Ausstellungs-AG, Hannover (x; Leßmann). Deutsche Presse-Agentur GmbH, Bilderdienst, Frankfurt/M. (6). Grundig Werke GmbH, Fürth (s). Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft Hamburg (i; Conti-Press). Hans-Hubmann-Archiv, München (i). David Irving, London (2; Kassel: OKW-Geheimaufnahme. Dresden: Erich Andres, Hamburg). Keystone GmbH & Co., Archiv, München (i). Peter Kleu, Essen (x). Friedrich Krupp, Essen (5). Salzgitter AG, Salzgitter-Drütte (z). Siemens & Halske AG, Siemens-Schuckertwerke AG, München (1). SKF-Kugellagerfabriken GmbH, Schweinfurt (1). Süddeutscher Verlag, Bilderdienst, München (z). August-Thyssen-Hütte AG, Duisburg-Hamborn (1). Ullstein GmbH, Bilderdienst, Berlin (8). Unternehmensverband Ruhrbergbau, Essen (i; Dr. Wolff & Tritschler). Volkswagenwerk AG, Wolfsburg (3).

Über das Thema »War es ein Wunder?« ist im Jahr 1965 in der Zeitschrift »Kristall« von Anton Zischka eine Artikel-Serie veröffentlicht worden.

Inhalt

	OPERATION PHÖNIX <i>Deutschland heute und vor zwanzig Jahren</i>	7
2	HASS MACHT BLIND <i>Die Erhaltung der deutschen Produktionsfähigkeit durch die Städte-Zerstörung</i>	15
	WINSTON CHURCHILLS »GRAUE EMINENZ« <i>Lord Cherwell und die Weltmacht der Gefühle</i>	23
	DIE FUNDAMENTE DES »WIRTSCHAFTS-WUNDERS« <i>Albert Speers »Kindergarten« und die Ausweitung der deutschen Produktionskraft während des Krieges</i>	35
	DER SEGEN DES HAMSTERNES <i>Deutschlands gerettete Vorräte</i>	47
6	HITTLERS »ASCHEN-KRIEG« <i>Die Verhinderung der deutschen Selbst-Zerstörung</i>	57
	TRIUMPH DER HEUCHELEI <i>Theorie und Praxis der alliierten Kriegs-Ziele</i>	69
8	»STERBENDE SKELETTE« <i>Der große Hunger: Deutschlands »biologische Demontage«</i>	77
	VON ALLEN MEEREN VERTRIEBEN <i>Das Verbot des deutschen Walfangs und jeder Hochsee-Fischerei überhaupt</i>	89
i	AUCH VON DER LUFT ZU LEBEN WURDE DEN DEUTSCHEN VERWEHRT! <i>Die Produktionsverbote und der Raubbau an den Wäldern</i>	99
ii	DIE DEUTSCHE »ZIEGENWEIDE« ODER »GELD STINKT NICHT« <i>Siebenundwanig Milliarden für die Annahme des Morgenthau-Planes</i>	111
xv	DIE SCHNEIDBRENNER-POLITIK <i>Sechsjahre deutsche »Demontage«</i>	222

13	DAS ALLIIERTE «KLEINHOLZ.MJLCHEN» <i>Die Zerschlagung des deutschen Bankwesens, der Konzerne und des Deutschen Reiches</i>	133
14	»DER LEIB OHNE KOPF« <i>Deutschlands »geistige Demontage« durch Wissens-Enteignung und Berufsverbot für Führungskräfte</i>	24\$
15	ZWANZIG MILLIONEN DEUTSCHE HINTER STACHELDRAHT <i>Das Zurückhalten der Kriegsgefangenen als Mittel der Wirtschafts-Lähmung</i>	257
16	DIE EINMALIGE LEISTUNG DER DEUTSCHEN FRAUEN <i>Die Erhaltung der Volkskraft und der Beginn des Wiederaufbaus</i>	169
17	ÜBER NACHT VERJAGT-NUR WEIL ES DEUTSCHE WAREN <i>Leiden und Leistungen der Vertriebenen und Flüchtlinge</i>	181
'8	DEUTSCHLANDS ARBEITER WEHREN SICH <i>Die Selbsthilfe gegen die Demonteurs</i>	193
29	VERNUNFT UND MENSCHLICHKEIT SETZEN SICH DURCH <i>Willentliche Deutschland-Hilfen der Sieger</i>	205
20	DIE FEIND-ALLIANZ ZERFÄLLT <i>Deutschlands Rettung durch die Atom-Bombe</i>	227
21	DIE »KRITISCHEN FÜNF PROZENT« <i>Kam Deutschland durch die Marshall-Hilfe wieder hoch?</i>	227
22	DER SCHATZ IM KELLER <i>Deutschlands Wiederaufstieg durch seine Kohle</i>	243
23	ALLES ODER NICHTS! <i>Die Rettung des Ruhr-Reviers durch den Verbund</i>	255
24	DIENST UND GEGENDIENST: DEUTSCHLANDS WIRTSCHAFTS-SYMBIOSE <i>Die Wirkung der Elektrizitäts-, Gas- und Chemie-Bündnisse</i>	271
25	DEUTSCHLANDS STOFF-BEHERRSCHUNG <i>Die Leistung der Chemie</i>	293
26	DIE LEICHEN-FLEDDERER <i>Das deutsche Schrott-Drama und die Rettung durch die Salgit:er-Ere</i>	313

27	DEN HÖCHSTEN BAUM SCHÜTTELT DER WIND AM HEFTIGSTEN <i>Der beispielhafte Kampf der August- Thyssen-Hütte</i>	325
28	DEUTSCHLANDS WICHTIGSTES ERZEUGNIS: FORTSCHRITT! <i>Werdegang und Wiederaufstieg der deutschen Maschinen- und Elektro-Industrie</i>	345
29	NORDHOFFS »VERMESSENHEIT« ODER »DAS DEUTSCHE WUNDER IN PERSON« <i>Die Karriere des Volkswagens und die Mentalitäts/ nderung der Welt-Automobilindustrie</i>	377
30	EIN MYTHOS WIRD ÜBERWUNDEN <i>Die Wandlung des Krupp-Bildes – und damit des Deutschland-Bildes</i>	429
31	EXPORT STATT RÜSTUNG <i>Das »Geheimnis« des deutschen Außenhandels-Comebacks</i>	453
32	DIE GETTO-MAUERN FALLEN <i>Das Wiedergewinnen der Informations- und Bewegungsfreiheit</i>	47'
33	DER TAG, AN DEM ALLE DEUTSCHEN GLEICH ARM WAREN <i>Das »Wunder der Währungs-Reform«</i>	503
34	DIE FINANZIERUNG DES »WUNDERS« <i>Die Steuerpolitik des »Pferdehändlers« Fritze Schäffer und dessen Kampf um die Geldwert-Erhaltung</i>	519
35	»DER FREIHEIT EINE GASSE« <i>Deutschlands »Marktwirtschaft« und Ludwig Erhards »penetrantes Glück«</i>	543
36	DER PREIS DER PROSPERITÄT <i>Die Entstehung der Bundesrepublik und Deutschlands Wiederbewaffnung</i>	559
	<i>Personen- und Sachverzeichnis</i>	589

Es ist der 1. April 1945. Der amerikanische Oberstleutnant Clarence Sagmoen steht mit acht Soldaten in der 34 Meter langen Halle der »Villa Hügel«. Andere seiner Leute haben draußen die Essener Residenz der Familie Krupp umstellt. Sagmoen ist in Kampfausrüstung, hält eine Maschinenpistole im Arm und blickt seit vier Minuten wütend auf den sonnegleißenden Baldeney-See. Er hat den Hausherrn zu sprechen verlangt, aber der Diener in Frack und weißen Handschuhen, der ihm öffnete, scheint sich nicht beeilt zu haben.

Gerade als Sagmoen, wie er erzählt, ein paar Löcher in die hier hängenden Hohenzollern-Bildnisse schießen will, kommt ein großer, schlanker Mann die geschnitzte Eichenholztreppe herab und fragt höflich: »What can I do for you, gentlemen?« - »Was er für uns tun kann!« schnaubt ein GI. Und der Mann wird gefragt, ob er Alfried Krupp heiße: »You this son of a bitch Krupp?« Und dann erklärt Sagmoen: »Ihr Hurensöhne habt den Krieg begonnen! Jetzt sollt ihr sehen, wer ihn beendet hat!«

Alfried Krupp wird in einen mit einer Schnellfeuerkanone bestückten Jeep verladen. Er wird drei Jahre lang von einem Lager ins andere geschleppt und von einem Gefängnis ins andere und schließlich fordert ihn am 31. Juli 1948 Richter Edward J. Da/ya aus New Haven in Connecticut im Nürnberger Gerichtssaal auf: »Der Angeklagte, Alfried Felix Alwin Krupp von Bohlen und Halbach, hat sich zu erheben!« Als der zum Skelett abgemagerte Chef der Krupp-Werke in seinem zerknitterten Anzug und mit dunklen Bartstoppeln im Gesicht steht, fährt der Richter fort: »Schuldig befunden der Plünderung, der Verschleppung und der Ausbeutung von Sklavenarbeit, hat der Gerichtshof Sie zu zwölf Jahren Gefängnis und zum Verlust Ihres gesamten Vermögens verurteilt, Ihren persönlichen Besitz inbegriffen!«

Weniger als fünf Jahre später, am 4. März 1953, unterzeichnet dieser verfeimte Verurteilte als erster und einziger Privatmann der Welt einen Staatsvertrag mit drei Großmächten, machen die USA, England und Frankreich ihren Frieden mit Krupp – 26 Monate bevor die Bundesrepublik souverän wird. Unabsehbare Zeit bevor es zu einem deutschen Friedensvertrag kommt.

Als am 16. November 1945 Oberst Douglas *Fowies* im Namen der britischen Militärregierung Besitz von der Firma Krupp ergriff und britische Panzertruppen das Gelände besetzten, rief er das Direktorium und die Abteilungsleiter zusammen und erklärte ihnen in deutscher Sprache:

»Da draußen, meine Herren, wird niemals wieder ein Schornstein rauchen! Wo einmal das Gußstahlwerk stand, werden Gras und Kraut wachsen! Die britische Militärverwaltung hat beschlossen, mit Krupp ein für allemal Schluß zu machen. Das ist alles, meine Herren!«

Zwanzig Jahre später setzte die Firma, deren Alleininhaber Alfred Krupp ist, rund sechs Milliarden Mark um, mehr als 20 Millionen an jedem Arbeitstag, 42000 Mark jede Minute. Da erschloß sie die Cassinga-Eisenerzvorkommen in Angola und errichtete in Kursk, Nowomoskowsk und Nowokuibischewsk drei der größten Chemiefaseranlagen der Sowjetunion. Da baut Krupp nun weltweit Chemieanlagen, die vom Azetylen bis zum Zellstoff alles Erdenkliche verarbeiten, ebenso aber Brücken und Eisenbahnen und Häfen und Krane, Lastwagen wie Lokomotiven, Registrierkassen und Präzisionsinstrumente. Da gewinnt Krupp ein Zehntel allen westdeutschen Stahls und ein Zwanzigstel der Ruhrkohle. Da beschäftigt Krupp heute 10 000 Leute, investierte dieser Totalenteignete seit der Währungsreform rund dreieinhalb Milliarden Mark, um neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Wie war das möglich?

Generalbevollmächtigter Krupps ist der 1913 nicht etwa als Sohn des »Königs der Ruhrkönige« geborene Berthold *Beit*, der, als er nach dem Krieg nach Westen flüchtete, nur einen kleinen Koffer besaß. Wie errang Beit seine heutige Position?

Und wie kam ganz Deutschland wieder hoch? Dieses Deutschland, das »ausgelöscht« werden sollte und für das 1945 niemand auf der Welt auch nur fünf Groschen gegeben hätte?

DER ANFANG, DER EIN ENDE WAR...

Nach dem Ersten Weltkrieg hatte der englische Journalist Douglas *Reed* geschrieben: »Ich suchte das zerschmetterte und hungernde, entmutigte und weißgeblutete Deutschland - und fand es nicht. Ich fand ein Land, das den Krieg auf dem eigenen Boden nicht erlebte . . ., das ihn abblies, als sein Verlust deutlich wurde..., und das durch diese scheinbare Kapitulation entscheidende militärische Niederlagen vermied . . . Ein Land, das

nun nicht zu Unrecht hofft, es sei klüger gewesen als seine Feinde . . .«

Aber Deutschlands Feinde hatten zugeleert: Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es kein »Deutschland« mehr. Nur ein von einer deutschsprechenden Bevölkerung bewohntes, von fremden Mächten regiertes, von fremden Truppen vollständig besetztes »Territorium«. Deutschland wurde 1945 auf einen geographischen Begriff reduziert, und siebenhundert Jahre deutscher Geschichte wurden ausgelöscht.

Plastisch schildert das eine Augenzeugin, Marion Gräfin *Dönhoff*, in ihrem Erinnerungsbuch »Namen, die keiner mehr nennt«: »Es war drei Uhr morgens . . . Seit Tagen war ich in der großen Kolonne der Flüchtlinge, die sich von Ost nach West wälzte, mitgeritten. Hier in der Stadt Marienburg nun war der Strom offenbar umgeleitet worden, jedenfalls befand ich mich plötzlich vollkommen allein vor der großen Brücke . . . über die Nogat. Einen Moment parierte ich mein Pferd, und ehe dessen Schritt auf dem klappernden Bretterbelag alle anderen Geräusche übertönte, hörte ich ein merkwürdig rhythmisches, kurzes Klopfen, so, als ginge ein dreibeiniges Wesen schwer auf einen Stock gestützt ganz langsam über den hallenden Boden. Zunächst konnte ich nicht recht ausmachen, um was es sich handelte, aber sehr bald sah ich drei Gestalten in Uniform vor mir, die sich langsam und schweigend über die Brücke schleppten: Einer ging an Krücken, einer am Stock, der dritte hatte einen großen Verband um den Kopf, und der linke Ärmel seines Mantels hing schlaff herunter . . .

»Man habe es allen Insassen des Lazaretts freigestellt, sich aus eigener Kraft zu retten, sagten sie, aber von etwa tausend Verwundeten hätten nur sie drei diese >Kraft< aufgebracht, alle anderen seien nach tagelangem Transport in ungeheizten Zügen ohne Essen und ärztliche Versorgung viel zu kaputt und apathisch, um diesem verzweifelten Rat zu folgen. >Rat< und >Eigene Kraft<? Die russischen Panzer waren höchstens noch 30 Kilometer, vielleicht auch nur 20, von uns entfernt; diese drei aber waren nicht imstande, mehr als zwei Kilometer in der Stunde zurückzulegen. Überdies herrschten 20 bis 25 Grad Kälte - wie lange also würde es dauern, bis der Frost sich in die frischen Wunden hineinfraß?«

»Hunderttausende deutscher Soldaten waren in diesen letzten Monaten elendiglich umgekommen, verreckt, zusammengeschossen oder einfach erschlagen worden - und diese drei würden das gleiche Schicksal haben, gleichgültig, ob sie nun im Lazarett geblieben wären, oder ob sie sich entschlossen hatten, noch ein paar

Kilometer weiter nach Westen zu marschieren . . . Für mich war dies das Ende: drei todkranke Soldaten, die sich über die Nogat-Brücke nach Westen schlepten. Und eine Reiterin, deren Vorfahren vor siebenhundert Jahren von West nach Ost in die große Wildnis jenseits dieses Flusses gezogen waren und die nun wieder nach Westen zurückritt. - Siebenhundert Jahre Geschichte ausgelöscht. .

Und was das bedeutete, spürte sehr bald jeder Deutsche, keineswegs nur die Ost-Flüchtlinge.

Am 9. November 1944 - nach der Einnahme der Kaiserstadt Aachen - hatte »Stars and Stripes«, das amtliche Organ der amerikanischen Armee, geschrieben: »Die Amerikaner sind nicht nach Deutschland gekommen, um Kindermördern die Köpfe zu streicheln und SS-Verbrecher zu päppeln; die Amerikaner sind in dieses Land von Gangstern gekommen, um hier Ordnung zu schaffen und die Verbrecher der Justiz zu überantworten!«

Etwas vornehmer hatte das gleiche die Direktive des US-Generalstabes an den Oberbefehlshaber der US-Besatzungstruppen, General Dwight David *Eisenhower* besagt: »Deutschland wird nicht besetzt zum Zweck seiner Befreiung, sondern als besiegter Feind-Staat!«

Und *wie* besiegt war Deutschland nun! Niemand weiß, wo der letzte Tote dieses Krieges liegt. Denn *ganz* Deutschland war ein einziger, riesiger Leichnam geworden. Gekämpft wurde in den letzten Monaten nicht mehr, um zu siegen. Sondern ein Todesurteil wurde vollstreckt, das über das deutsche Volk verhängt war.

Da hatte im Januar 1941 Sir Neville *Henderson*, der bis zum Kriegsausbruch britischer Botschafter in Berlin war, von »Nachkriegs-Deutschland« gesprochen. Und das erregte allgemeine Empörung, löste Leserbriefe aus, in denen es hieß, nie wieder dürfe es ein Land geben, das Deutschland heiße. Und eine der Zeitungen, der »Daily Mirror«, der inzwischen 15 Millionen Leser gewann und zum größten Verlags- und Druckereiunternehmen der Erde mit mehr als 1700 Millionen DM Kapital wurde, der aber auch damals schon gut 5 Millionen treue Anhänger hatte, schrieb: »Nur der Name? Löscht das Land aus, werden manche Leute sagen - viele Leute! Früher gab es 160 kleine Einzelstaaten, wo heute Deutschland liegt - warum nicht all die vergessenen Monarchen wieder ausgraben und sie mit dem königlichen Hinterteil auf ihre einstigen Länder setzen? Jede Art von Einheit verbieten! Truppen dalassen! Sie würden keine Wehrmacht brauchen, wenn wir sie als Mandatsgebiete behandeln. .

Aber als nach 2074 schrecklichen Tagen und 2074 noch schrecklicheren Nächten der Zweite Weltkrieg zu Ende ging, da war das ärmste Mandatsgebiet ein Paradies, verglichen mit Deutschland. Denn dieser Krieg, der auf Südsee-Inseln wie auf Spitzbergen gewütet hatte, der in den eisigen Tundren Nordnordens wie in den glühendheißen Wüsten Afrikas ausgefochten wurde, der Verrat und ein unvorstellbares Maß von Heldentum und Entbehrungen und Leid mit sich brachte, hatte auch ein unvorstellbares Maß von *Haß* geboren. Dieser Krieg hatte 55 Millionen Menschen das Leben oder die Gesundheit gekostet, hatte so viele Opfer gefordert, daß wir mehr als ein Jahrhundert brauchen würden, wenn wir jedem auch nur eine einzige Minute des Gedenkens widmen wollten. Schuld an allen Opfern aber ist stets der Besiegte.

Dieser Besiegte war Deutschland. Sieger dagegen gab es 65. Denn 65 Staaten standen in diesem Krieg gegen Deutschland, Länder mit zusammen 210 Millionen Menschen, während nur 70 Millionen neutral blieben.

Zuerst war es ein »Blitzkrieg« gewesen, mit deutschen Siegen, wie es sie gewaltiger nie gegeben hatte. Aber dann zog der Krieg sich hin. Fünfeinhalb Jahre lang. Und da hinterließ er allein in Europa 13 Millionen Waisen und Halbwaisen, verlor jedes dritte deutsche Kind den Vater, kehrte von den deutschen U-Bootbesatzungen nur jeder Zehnte zurück. Und als deutlich wurde, gegen wen der Stein des Untergangs rollte, da schlossen sich immer mehr Hetzer der hetzenden Meute an: Am 8. Februar 1945 erklärte Paraguay und am 16. Venezuela Deutschland den Krieg. Es folgten am 22. Februar Uruguay, am 23. die Türkei, am 26. Ägypten und Syrien, schließlich am 27. Februar Libanon und am 1. März Saudi-Arabien, in dem die Sklaverei noch heute legal ist, das aber nicht fehlen wollte, wenn es galt, den »Kreuzzug für die Demokratie« siegreich zu beenden.

Deutschland lag in den letzten, schrecklichen Zuckungen. Dann wurde es still in den Ruinen, an denen die Amerikaner große Schilder mit einem Hitler-Zitat anbrachten:

»Gebt mir vier Jahre Zeit, und ihr werdet Deutschland nicht wiedererkennen. .

Daneben hatte jemand an den Rest einer Wand gemalt, was Kung Fu-tse im fernen China vor zwei Jahrtausenden als Grabschrift verfaßte:

»Der Ruhm der tausend Schlachten ist verweht.
Was bleibt vom Heldentum?

Ein morscher Hügel, auf dem das Unkraut rot wie Feuer steht!«

Und da standen überall auch kleine Holzkreuze im Schutt der Städte mit den Namen der Menschen, die noch darunterlagen...

War das das Ende Deutschlands?

Diese große, leere Stille und die furchtbare Müdigkeit?

1945 ging es Deutschland noch gut im Vergleich zum Winter 1946-47. Da gab es noch Vorräte, die eineinhalb Jahre später verbraucht waren. Und es gab da noch Deutsche mit Illusionen. Erst im »Frieden« wurden die deutschen Rationen auf die Hälfte der Kriegs-Rationen gesenkt. Erst im »Frieden« wurde mit Schneidbrennern und Sprengladungen »demontriert«. Deutschland sank noch weit tiefer, als es durch den Krieg selber gesunken war, denn wenn das auch kaum ein Deutscher weiß, erst am 2. Juli 1951 beendete ja Großbritannien den Kriegszustand mit Deutschland und erst am 19. Oktober 1951 die Vereinigten Staaten

Und heute? »Germany is the world's biggest problem-nation«. So formulierte es 1956 Edward M. Korry, der Europa-Redakteur der amerikanischen Siebenmillionenzeitung »Look«, und mit fast den gleichen Worten sagte mir das 1962 Indiens Premierminister Nehru. Sinngemäß: »Deutschland ist die problematischste Nation der Welt.« Und dadurch, wie Lord Beaverbrook im Mai 1964 feststellte, auch »der größte Unruheherd der Erde«.

Auf der Konferenz von Potsdam hatten die »Großen Drei« am 18. Juli 1945 folgendes Gespräch geführt:

Winston Churchill: »Was versteht man denn eigentlich unter Deutschland?« - »Was daraus durch den Krieg geworden ist«, antwortete Marschall Stalin, und Präsident Truman erklärte: »Das Deutschland von 1937«.

Aber der hielt sich nicht an sein Wort oder konnte sich nicht daran halten. So gibt es nun bekanntlich Zwei (oder eigentlich vier) und nicht wie 1937 ein Deutschland. Und wenn wir uns vorerst an das »legale«, das westliche Nachkriegs-Deutschland halten: Stimmt es, daß die Bundesrepublik, wie das die Londoner »Times« behauptete, nur »eine Volkswirtschaft auf der Suche nach einer Nation« ist?

Nun, wenn Westdeutschland wirklich nicht mehr ist, dann jedenfalls eine der virilsten und expansivsten Volkswirtschaften der Erde: Die Bundesrepublik nimmt von den 148 Millionen Quadratkilometern fester Erdoberfläche nur den sechshundertsten Teil ein, und ihre - mit Westberlin - heute 58 Millionen Einwohner bilden keine größere Zahl, als nun an Menschen alle 12 Monate zur Weltbevölkerung hinzukommen.

Diese 58 Millionen aber arbeiten und organisieren so, daß die Bundesrepublik Deutschland nichtsdestoweniger einer der be-

deutendsten Märkte dieser Erde geworden ist und somit zu den stärksten »Kauf-Mächten« zählt. Daß nur noch die reichen Vereinigten Staaten und England bessere Kunden sind als wir.

Westdeutschland heute: Das ist ein Land, in dem jede dritte Familie im eigenen Haus wohnt und im eigenen Auto fährt. Und wo jeder zweite Haushalt ein Fernsehgerät besitzt.

Das ist ein Land, in dem jeden Tag, den Gott werden läßt, tausendmal tausend Kilo Geflügelfleisch verzehrt werden. Das der weitaus beste Abnehmer für Ananas aus Hawaii und der führende Käufer schottischen Whiskys ist. Ein Land, wo siebenmal mehr Schaumwein als vor dem Krieg und um die Hälfte mehr Bier getrunken wird. Ein Land, in dem bereits 1927 mehr Zigaretten als 1937 im ungeteilten Deutschland geraucht wurden und wo dennoch jeder Bürger, die Säuglinge mitgezählt, heute 15 00 Mark Ersparnisse hat, statt der 70 Mark des Jahres 1950.

Das ist ein Land, dessen Währung für »so fest wie ein Bronze-Felsen« gilt und die durch so viel Gold und Devisen gedeckt wird, daß mit dieser Bundesbankreserve 25 Monate lang die gesamte deutsche Nahrungs- und Genußmitteleinfuhr bezahlt werden könnte.

Die ganze Welt fragt sich seit Jahren: Wie haben die Deutschen das fertiggebracht? Wodurch kamen sie so rasch wieder hoch? Sind das alle Teufel oder Genies?

Es waren nicht nur die Deutschen, die das »Deutsche Wunder« vollbrachten. In Deutschland wurde härter gearbeitet als anderswo. Es wurde zäher um dieses Wiederhochkommen gerungen, als die meisten Deutschen heute wissen. Aber auch unsere Feinde halfen uns, und zwar, als sie uns vernichten wollten. Im Grunde kamen wir so rasch wieder hoch, weil Haß blind macht.

Haß macht blind

DIE ERHALTUNG DER DEUTSCHEN PRODUKTIONS- FÄHIGKEIT DURCH DIE STÄDTE-BOMBARDIERUNG

Die konventionelle deutsche Wiederaufstiegsgeschichte beginnt mit dem 20. Juni 1948, der Währungsreform in den drei Westzonen. Oder mit dem ersten Sonntag im Juli 1948, als Ludwig Erhard über den Kopf der Alliierten hinweg die »Marktwirtschaft« lancierte, so der CDU und Kanzler Adenauer den Weg bahnte. Oder mit dem 3. Mai 1955, dem Tag der westdeutschen Souveränität. Aber unvoreingenommen betrachtet, fiel die Entscheidung über Deutschlands Zukunft 3 Monate vor der Verhaftung Alfred Krupps, am 30. Mai 1942, einem Samstag.

Schwere Gewitterwolken hingen da über fast ganz Europa, und in England peitschten kalte Regenschauer gegen die Nissenhütten der Flugplätze, in denen seit vier Tagen und vier Nächten mehr als 5000 Piloten, Navigatoren, Bomben- und MG-Schützen auf ihren Einsatzbefehl warteten.

Um zehn nach neun dieses 30. Mai 1942 betritt Luftmarschall Arthur Harns den großen, unterirdischen Kartenraum des Bomber-Kommandos in High Wycombe. Magnus Spence, der Chef-Meteorologe der Royal Air Force, legt ihm die neueste Zusammenfassung der Wettermeldungen vor, und die ist so trist wie seit Tagen: Schwere Bewölkung und Gewitterschauer überall in England. Voraussichtlich Nebel auf den meisten Flugplätzen. Und auch über Deutschland ist es stark bewölkt und stark gewitterig. Nur im Norden und Nordwesten gibt es einige Wolkenlöcher. Und südlich des Ruhrgebietes nur vereinzelt Wolken.

»Südlich des Ruhrgebietes nur vereinzelt Wolken. . .« Sechs Wörter, die über das Schicksal einer Stadt mit 770000 Menschen entscheiden. Und über die Zukunft Deutschlands. Denn sie ermöglichen Luftmarschall Harns den Entschluß: »Heute nacht >Unternehmen Jahrtausend< !«

Er sagt es ganz leise, aber die vierzig Offiziere im Raum erschauern. Denn das ist der Befehl zur »Generalprobe« einer neuen Luftkriegs-Konzeption. Der Befehl zum ersten »Tausend-Bomber-Angriff« der Weltgeschichte, zum Großangriff auf Köln, mit dem der Geheim-Direktive des Luftstabes nachgekommen werden soll, die Harns bei seiner Ernennung zum Chef des Bomber-Kommandos erhielt:

»Es ist beschlossen worden, daß Ihr Hauptangriffsziel von nun an die *Moral* der feindlichen Zivilbevölkerung sein soll, vor allem die der deutschen Arbeiterschaft. . .«

Arthur Travers Harns hatte diesen Befehl am 25. Februar 1942 erhalten. 1892 in Südrhodesien geboren, hatte er 1914-15 die Südwestafrika-Kampagne der Engländer mitgemacht, war dann in London in die RAF aufgenommen worden und hatte die Zeppelin-Abwehr geleitet. Er hatte 1922 an der indischen Nord-Westgrenze gedient, aufständische Waziris »bestraft«. Er hatte dann kurdische »Banden« und die Stadt Jemani in Südarabien bombardiert, war Fliegerchef in Palästina und Jordanien geworden und hatte schließlich 1938 und 1941 für die englische Regierung Flugzeuge in den USA und in Kanada gekauft. Das waren fast ausschließlich Bomber gewesen, und Harns hätte so um ein Haar den britischen Sieg in der »Luftschlacht um England« verhindert. Aber Harns war »der Mann Lord *Cherwells*«, und so setzte auch *Churchill* große Stücke auf ihn und erreichte schließlich seine Ernennung zum Luftmarschall und zum neuen Bomber-Chef. Lord Cherwell war überzeugt, daß man durch »das Ausradieren der deutschen Städte« Deutschlands Arbeitermassen zur Revolte treiben und so den Krieg gewinnen konnte, und das glaubte auch Harns. Aber das mußte den Gegnern dieser Theorie zuerst bewiesen werden, und so ließ Harns bereits am 28. März 1942 von 234 seiner Bomber 300 Tonnen Brand- und Sprengbomben über Lübeck abwerfen, wobei die Sprengbomben vorwiegend den Zweck hatten, die Löschmannschaften in den Schutzkellern zu halten. Schon Lübeck war »ein schöner Erfolg«: Die Stromversorgung und die Fernspreckverbindungen fielen aus, und am Morgen des Palmsonntags war Lübecks herrliche Innenstadt nur mehr ein rauchendes Ruinenfeld. Aufklärer-Photos bestätigten, daß die Zerstörungen hier bei weitem alles übertrafen, was die RAF bisher durch ihre Angriffe erreichte. Und so beschloß der Luftmarschall, dieser Probe eine Generalprobe folgen zu lassen und durch einen gewaltigen Schlag die Skeptiker endgültig zum Schweigen zu bringen. Zu beweisen, daß das Dritte Reich auch ohne Invasion in die Knie zu zwingen war.

Anfang Mai trug Harns Premierminister Churchill in Chequers seinen Plan vor: Angriff mit tausend Bombern auf eine einzige Stadt.

Tausend Bomber waren das Doppelte dessen, was die deutsche Luftwaffe bei ihren schwersten Angriffen aufbot, das war schon als Zahl »gigantisch« - und das faszinierte Churchill sofort. Nur: Gab es überhaupt tausend Bomber in England?

Harns antwortet: »Ich werde sie zusammentrommeln. Aus den Reserven, den Werkstätten, den Schulen, den U-Bootjäger-Kommandos. . . , wo immer es einen gibt. Ich werde sie mir ausborgen. . . <

Churchill ist einverstanden. Als Deckname wird »Jahrtausend« vereinbart. Denn tausend Bomber auf eine einzige und bald auf alle deutschen Städte angesetzt, das muß das Ende des »Tausendjährigen Reiches« bedeuten.

Und Harns borgte. Er bekam seine Bomber. Aber dann wurde das Wetter schlecht, und er wußte, lange konnte er die Mannschaften nicht mehr beisammenhalten. Lange würden vor allem die andern Kommandos ihm die Maschinen nicht mehr lassen - und bereits am 28. Mai fiel auch der erste Schlag: Die Admiralität zog 256 der geliehenen Bomber zurück.

Harns beschaffte sich andere, die allerletzten Reserven, die es gab. Aber wenn da nicht »Südlich des Ruhrgebiets nur vereinzelt Wolken« im Wetterbericht gestanden hätte.

Der 30. Mai 1942 war der letztmögliche Termin für Harns' »großen Beweis«, und er lieferte ihn, obwohl das Wetter bis zum Abend noch schlechter wurde und die Verluste schon beim Start auf den englischen Flugplätzen begannen.

Aber Harns' Bomber griffen Köln an, wie noch keine Stadt angegriffen worden war.

In dieser Nacht des 30. Mai 1942 geht im Luftschutzbefehlsstand des Kölner Polizeipräsidiums in der Krebsgasse Meldung auf Meldung ein: »Brandbomben. . .«, »Brandbomben.. .«, »Brandbomben. . .« Es brennt rings um den Dom. Und in Bayenthal, Klettenberg, Sülz. Es brennt aber auch in Deutz, in Kalk und in Mülheim. Denn der Angriff gilt der ganzen Stadt, nicht länger diesem oder jenem Ziel.

Da liegt der Gürzenich in Trümmern, der schönste Saalbau des 15. Jahrhunderts, den die Stadt Köln errichtete, um Kaiser und Könige zu empfangen, und der dann zum weltberühmten Konzertsaal wurde.

Da liegt der 1350-70 gebaute Hansesaal in Schutt und Asche wie das ganze Rathaus mit seiner Renaissance-Vorhalle und dem mit Figuren und Maßwerk reich verzierten gotischen Turm.

Da ist St. Martin vernichtet, eines der großartigsten aller romanischen Bauwerke, das in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts entstand.

Sechzehn Jahrhunderte alt sogar ist St. Gereon geworden. Jetzt brennt die Kirche. Jetzt brennt es überall, und ein Funker in einem der britischen Bomber notiert:

»Es sieht aus, als ob wir selber auch in Flammen stehen, so stark ist der Widerschein der Feuer, der noch in 6000 Meter Höhe über unsere Tragflächen tanzt..

Andere Bomberbesatzungen melden, der Brand Kölns sei noch an der holländischen Küste zu sehen gewesen. Und die deutsche Geheim-Meldung lautet: Über 2000 Großfeuer in allen Stadtteilen. Über 5000 Einzelbrände. 19 370 Wohnungen und 2¹³⁵ Gewerbebetriebe total zerstört oder so schwer beschädigt, daß sie unverwendbar sind. 469 Tote, 5027 Verletzte.

Luftmarschall Harns aber kann nun klar und eindeutig nachweisen: Siebzig Angriffe auf Kölner Ziele sind bisher geflogen worden, an denen insgesamt über 2000 Bomber teilnahmen. Aber die richteten nicht einmal ein Viertel des Schadens an, den der eine »Tausend-Bomber-Angriff« verursachte. Massierte Angriffe sind also weit wirkungsvoller als eine Vielzahl kleiner. Und Brandbomben weit wirkungsvoller als Sprengbomben. Harns hatte alles auf eine Karte gesetzt. Aber nun war er der Luftstrategie der Alliierten, und nun wurde der »totale« Bombenkrieg Wirklichkeit, den Lord Cherwell schon seit zwanzig Jahren forderte.

»Dieser Beweis der wachsenden Macht der britischen Bomberkräfte ist gleichzeitig ein Vorzeichen dafür, was Deutschland von jetzt ab, Stadt für Stadt, erleben wird!« hatte Churchill in seinem Glückwunschtelegramm an Harns gesagt, und die »Großflächenbombardierung in Wellen« statt der Bombardierung von Einzelzielen wurde seither zur Regel.

Das war Lord Cherwells »Luftkrieg gegen die deutsche Bevölkerung« statt der »unsicheren und kostspieligen Bombardierung von Fabriken und Verkehrsknotenpunkten«.

Und das rettete Deutschlands Industriepotential.

Lord Cherwells blinder Deutschen-Haß ließ vier Dutzend deutscher Großstädte in Trümmer sinken und stürzte Millionen in unvorstellbares Elend. Lord Cherwell hat Feuerstürme wie die in Hamburg auf dem Gewissen, riesige Flächenbrände, gegen die ein Präriebrand harmlos wirkt und deren Flammenzungen und Giftatem die Menschen erstickte und ihre Körper derart zusammenschrumpfen ließ, daß sie in Kindersärgen Platz gefunden hätten. Aber Lord Cherwells Haß erhielt zugleich auch die wirtschaftlichen Fundamente, auf denen das besiegte Deutschland wieder aufbauen konnte.

Von den Alliierten wurden während des letzten Krieges 1996 036 Tonnen Bomben über Deutschland abgeworfen, siebenundzwanzigmal soviel, als sie selber zu spüren bekamen.

Aber bis in die letzten Kriegsmonate fielen sie auf deutsche

Städte, die Lord Cherwell als »die Hauptproduktionszentren« bezeichnet hatte - und die das *nicht* gewesen waren.

Deutschlands schönste Städte glichen 1945 Kraterlandschaften auf einem fremden Stern. Sie waren zu Steinbrüchen geworden, und was, wie in Köln, zwei Jahrtausende zum Heranwachsen brauchte, bleibt vernichtet. Aber den Ford-Werken in Köln geschah nichts, den großen Maschinenfabriken in Köln-Deutz sehr lange nur sehr wenig, und ähnlich war es überall.

Deutschland wäre eine Ziegenweide geworden, wie Cherwell und *Vansittard* und *Morgenthau* es wollten, wenn statt seiner Wohnhäuser seine Fabriken zerstört worden wären. Aber die wurden nicht zerstört.

Luftmarschall Harns' »Erfolge« ließen ihn erreichen, was er verlangte, und so entfiel auf sein Bomber-Kommando ein Viertel der Gesamt-Kriegskosten Englands.

Da flog dieses Kommando 12 Millionen Kilometer Angriffe, die dreißigfache Entfernung von der Erde zum Mond - und 55 888 seiner Offiziere und Mannschaften kehrten von diesen Flügen nicht heim, 9162 wurden schwer verwundet. Harns' Tote nahmen mehr als zehnmal so viele deutsche Zivilisten mit ins Grab, darunter 89000 Kinder unter vierzehn Jahren. Militärisch aber war dieser Massenmord zwecklos. In seinem 1948 erschienenen Buch »Der Zweite Weltkrieg« nennt auch der englische General John F. C. *Fuller* die »Flächenbombardierung« voll Abscheu »schauderhafte Blutbäder, die einen Attila entehrt haben würden... und die den Krieg nutzlos verlängerten.«

Und wenn Fuller bereits 1948 diese Art des Bombardierens einen »extravaganten Fehlschlag« nannte, so bestätigte das auch die vierbändige, 1961 vom Stationery Office in London veröffentlichte amtliche Luftkriegsgeschichte »The Strategic Air Offensive against Germany 1939-4«. Da sind die Feststellungen der »British Bombing Survey Unit« abgedruckt, die an Hand der beschlagnahmten deutschen Geheimdokumente, des Augenscheins an Ort und Stelle, der Zielbilddauswertung und aller erdenklichen andern Unterlagen zu dem Schluß kommt:

»Die Bombardierungen senkten im ersten Halbjahr 1943 die Produktion der Rüstungs- und der Eisen- und Stahlindustrie Deutschlands um 3,20%. Im zweiten Halbjahr 1943 um 6,9%, und im ersten Halbjahr 1944 um 2,40%. Gleichzeitig aber war die Produktionsausweitung durch verlagerte Betriebe und durch Rationalisierung *größer* als die Luftkriegsschäden.

Die deutschen Produktionszahlen sprechen eine ebenso eindeutige Sprache: Im Jahre 1944, nach dreißig Monaten »totalen« Born-

bardierens, stellt Deutschland 37950 Flugzeuge her statt der 14700 des Jahres 1942.

Da verlassen 27000 deutsche Panzer die Rüstungswerke statt 9300 zwei Jahre zuvor. Da werden 40000 Geschütze erzeugt statt 2800. Und da laufen 233 U-Boote vom Stapel statt 191.

Noch immer viel zu wenige, um zu siegen. Aber darum geht es hier nicht. Sondern darum, daß Cherwell und Harns sinnlos mordeten.

Die Rüstungsproduktion aber war nur ein Spiegel der allgemeinen Wirtschaftslage: Da hatte z. B. die Nennleistung der deutschen öffentlichen Elektrizitätswerke 1940 rund 9,6 Millionen Kilowatt betragen. Im September 1944 betrug sie 13,3 Millionen Kilowatt, und die Stromerzeugung, die 1938 wenig mehr als 55 Milliarden Kilowattstunden erreichte, überschritt nun 78 Milliarden.

Professor Rolf IVagenführ zufolge besaß Deutschland 1938 etwa 1,7 Millionen Metallverarbeitungsmaschinen, 1944 aber mindestens 2,1 Millionen. Und wenn in den letzten Kriegsmonaten auch sehr viel zerstört wurde, das, was blieb, war ein viel breiteres Fundament, als Deutschland es in den letzten Vorkriegsjahren besessen hatte. Und was die Alliierten nicht zu vernichten vermochten, das bildete die Grundlage des »Deutschen Wunders« und das Start-Kapital, von dessen Zinseszins wir heute leben.

Eine Feststellung, die nicht viel Anklang finden wird.

Denn wie die Amerikaner gerne Deutschlands - und Europas - Wiederaufstieg ihrer Marshallhilfe zuschreiben, so wächst das Prestige der seit 1948 regierenden Partei, wenn das »Deutsche Wunder« noch wunderbarer erscheint, als es ist. Und dagegen hat auch die Opposition nichts einzuwenden, denn je mehr seit 1945 - angeblich - verdient wurde, desto größere Lohn- und Freizeitforderungen können gestellt werden. Aber Tatsache bleibt: Deutschlands Neubau ruht auf den Trümmern seiner Städte.

Viele brachten Opfer für unseren heutigen Wohlstand. Die Millionen Ostflüchtlinge wie die Millionen, denen der Währungsschnitt die Früchte lebenslanger Arbeit raubte. Aber das entscheidende Opfer brachten Deutschlands 593000 Luftkriegstote und die 800000 Deutschen, die im Luftkrieg verwundet wurden. Das brachten die mehr als dreieinhalb Millionen Deutschen, die durch den Bomben-Terror ihr Heim verloren und ihre Umwelt mit all dem Unersetzlichen, das Generationen liebevoll schufen und zusammentrugen. Das brachten die fast neun Millionen Luftkriegsevakuierten, die sehr oft ihre Geburtsstadt nie wieder sahen.

Denn wenn diese Millionen auch nicht bewußt handelten und

keine andere Wahl hatten, so waren doch sie es, die mit ihren Leibern und mit ihrem Hab und Gut Deutschlands Fabriken und Bergwerke schützten. Sie zogen den Haß des Feindes auf sich und lenkten ihn ab.

Dadurch, daß ihre Häuser in Trümmer fielen und Dutzende deutsche Städte nie wieder werden können, wie sie waren, dadurch blieb Deutschlands Schaffenskraft erhalten:

In Städten wie Köln gingen mehr als sieben Zehntel aller Wohnungen verloren. Deutschlands Industrie dagegen konnte sogar während des Krieges eine besonders rege Investitionstätigkeit entfalten und besaß trotz Zerstörungen in Höhe von rund 14 Milliarden Mark ¹⁹⁴⁵ noch etwa dieselbe Leistungsfähigkeit wie bei Kriegsausbruch, war somit weitaus größer als zu Beginn des Vierjahresplanes von 1936.

Sie hatte später noch schwer genug an »Entnahmen« zu tragen, »Demontagen« wie Produktionsverbote zu überstehen. Und Krupp in Essen glich 1945 einer Mondlandschaft. Aber die Alliierten hatten hier einen *Mythos* bekämpft, Krupp produzierte längst nicht nur in Essen, auch Krupp vermochte seine Substanz zu erhalten, und das war die Voraussetzung der wiedergewonnenen Weltgeltung dieses Unternehmens. Nicht nur Essen, alle Ruhrstädte litten furchtbar. Aber das Revier förderte auch 1944 noch , „ Millionen Tonnen Kohle, dieses »Herz« Deutschlands schlug so kräftig wie nur je, denn kein einziger Förderturm fiel im Ruhrgebiet durch Luftangriffe aus. Und hätten die Maßgebenden, statt auf haßgeblendete Amateurstrategen wie Lord Cherwell, auf kaltrechnende Soldaten wie General Spaatz gehört, so wäre das ganz anders gewesen.

Hätten. . . Aber Haß macht blind. Und so verdankt Deutschland sein rasches Wiederhochkommen vor allem dem Deutschen, der sein Vaterland »auslöschen« wollte. Denn der 1957 als Lord Cherwell verstorbene Freund und Berater Churchills war in Deutschland geboren worden. Er hatte einen deutschen Vater, besuchte ein deutsches Realgymnasium und studierte an deutschen Technischen Hochschulen. Er scheint die Richtigkeit des alten deutschen Spruches zu beweisen: »Wenn man Deutsche verderben will, so nimmt man Deutsche dazu!«

Aber was Lord Cherwell *wollte*, war eins, was er *erreichte*, etwas völlig anderes.

Winston Churchills »graue Eminenz«

LORD CHERWELL UND DIE WELTMACHT DER GEFÜHLE

Wenn Winston Spencer *Churchill* zu den Persönlichkeiten gezählt wird, die unsere heutige Welt schufen, so mit vollem Recht: Wenn nicht anderes, so war er der Totengräber des Britischen Empire, stiegen durch ihn Rußland und Amerika zu den entscheidenden Mächten unserer Zeit auf.

Aber wichtiger als Churchill selber sind die Gefühle, denen er Ausdruck gab und die sich in seinem vertrautesten und weithin unbekannten Ratgeber Lord *Cherwell* verkörperten. Die große Formkraft unserer Zeit vor allem: der Deutschen-Haß.

Denn: »Dieser Haß ist eine Tatsache, der bei allen Bemühungen um eine bessere und gerechtere Ordnung zwischen den Völkern Rechnung getragen werden muß. . .«, hatte die norwegische Nobel-Preisträgerin Sigrid *Undset* schon 1946 in ihrem Buch »Wieder in die Zukunft« festgestellt (und da zugleich erklärt, wie sehr sie die Deutschen hasse, die durch und durch schlecht seien und nie »umerzogen« werden könnten). Und dieser Deutschen-Haß bleibt ein welthistorisches Faktum, auch wenn zahllose Deutsche heute meinen, ihre Leistung werde bewundert und geachtet. Man muß freundlich tun, um gute Geschäfte zu machen, aber unter der Asche glüht der Haß weiter, und mehr denn je brodeln heute der Neid. Und ganz besonders in England. Der »Vansittardismus« mag »überholt« erscheinen. Aber als z. B. Duff *Cooper* 1952 als Lord *Norwich* Mitglied des Oberhauses wurde, sagte er in seiner Jungfernsrede, Deutschland sei zwei Jahrtausende lang nicht vereinigt gewesen und habe der Welt Kultur geschenkt. In den achtzig Jahren seiner Einigung aber habe es drei Angriffskriege entfesselt. Und wie dann die britische Regierung die Wiedervereinigung eines bewaffneten Deutschland befürworten könne... Das Sitzungsprotokoll verzeichnet »langandauernden Beifall«.

Und heute denken sehr viele sehr einflußreiche Engländer genau ebenso wie Lord Norwich im Jahre 1952, und nicht wenige sehr einflußreiche Leute tun das überall auf der Welt, auch wenn sie es nicht immer öffentlich sagen. Und nach wie vor gilt auch, was der konservative und höchst regierungstreue »Daily Telegraph« im November 1959 schrieb, als Bundeskanzler *Adenauer* sich über

eine »anti-deutsche Verschwörung in England« beklagte: »Es bedarf keiner Verschwörung. Es gibt anti-deutsche Strömungen in England, ohne daß sie künstlich erzeugt werden. Die englische Volksstimmung ist wahrscheinlich mehr anti-deutsch als in jedem anderen NATO-Land. .

Sie war es immer, und auf dieser Welle des Hasses wurde auch Lord Cherwell hochgetragen, der erste Baron *Cherwell of Oxford*, der bis 1941 Frederick Alexander *Lindemann* hieß und am 5. April 1886 als Sohn eines aus Langenburg in der Pfalz stammenden Bauunternehmers und einer amerikanischen Witwe aus New London in Connecticut in Baden-Baden geboren wurde.

Lindemanns Eltern waren reich. Sie besaßen ein Jahreseinkommen von 20000 Pfund, was vor dem Ersten Weltkrieg sehr viel Geld war, mindestens zwei Millionen Mark heutigen Jahreseinkommens entspricht und damals praktisch keine Steuern kostete. Vater Lindemann baute u. a. die Wasserwerke von Speyer und Pirmasens und war an der Verlegung der Transatlantik-Kabel beteiligt. Der spätere Lord Cherwell wuchs in Baden-Baden, Homburg, Darmstadt, Berlin und Paris auf, wo sein Onkel Chretien Philippe Adolphe Comte et Baron de Lindemann die reiche Tochter des Reeders *Fabre* geheiratet hatte. Dieser Onkel war durch Napoleon III. Graf und durch Ludwig II. von Bayern Baron geworden, haßte aber die Deutschen deswegen nicht weniger als sein Neffe. Irgendeinen Grund dazu besaß er sowenig wie Frederick Lindemann. Es war eine »Idiosynkrasie« wie bei Roosevelt und Vansittard und unzähligen anderen, und die kann nur als »individueller Widerwillen gegen bestimmte Personen oder Dinge« definiert werden, »eine Aversion, die nicht begründet erscheint und auf eine angeborene Eigenschaft zurückgeführt wird wie Allergien . . .«

Lord Cherwell hatte übrigens verschiedene Idiosynkrasien: Wie die Deutschen haßte er »bis zur körperlichen Unerträglichkeit« alle Neger und er verabscheute auch die Juden, denn die Lindemanns waren - zumindest seit dem Jahre 1600 - Katholiken. Was ihn aber nicht hinderte, auch die Erbitterung der Juden gegen die Deutschen zu nutzen: Im Frühjahr 1933 traf er sich in Südtirol mit Professor Max *Born*, den er während seiner Studienzeit in Berlin kennengelernt hatte, und stellte mit ihm eine Liste jüdischer Wissenschaftler zusammen, die aus Deutschland auswandern wollten oder schon ausgewandert waren, und brachte sie nach England. Lindemann schrieb am 4.^{Mai} 1933 auch an Albert *Einstein* und ersuchte um dessen Hilfe bei dieser Aktion, und wenn Einstein Lise *A'lfelfner*, Professor Hahns Mitarbeiterin bei der Ketten-

reaktions-Entdeckung, oder Professor Nils *Bahr* und die Atomphysiker Eduard *Teller* und Leo *Silard* auch statt nach England in die USA lotste, um sie dort für die Atombombenentwicklung einzusetzen, so gab er doch Lindemann wichtige Hinweise, machte ihn z. B. auf Otto *Böhm* aufmerksam, der 1922-35 technischer Direktor von Telefunken in Berlin war, dann zu Marconi nach London ging und entscheidend an der britischen Radarentwicklung beteiligt war. Auch die Professoren *Kurti*, *Kühn*, *Mendelsohn* und *Simon* kamen auf Lindemanns Einladung nach England und arbeiteten da im Clarendon-Labor, andere brachte er bei der »Imperial Chemical« und in andern englischen Großfirmen unter. Lindemann selber fühlte sich ebenfalls als Forscher.

Er hatte das Realgymnasium in Darmstadt und die dortige Technische Hochschule besucht, doktorierte 1910 in Berlin, das damals das Weltzentrum der physikalischen Forschung war. Hier hatte Max *Planck* im Jahre 1900 seine Quanten-Theorie geschaffen und hier wirkte (obwohl er damals noch kein Amt hatte) Albert Einstein. Lindemann wurde von Professor *Nernst* in dessen Physikalisch-Chemisches Institut aufgenommen, machte da Versuche mit Tieftemperaturen und arbeitete über spezifische Wärme. Aber zu neuen Erkenntnissen kam er nicht, und auch später erwies sich Lindemann als guter Forschungs-Organisator, nie aber als schöpferischer Geist. Er war überaus intelligent, besaß ein phänomenales Gedächtnis und eine geradezu einmalige Begabung im Kopfrechnen. Aber er besaß auch zahlreiche andere »außerordentliche« Eigenschaften, und die brachten ihm rasch den Ruf eines »crank«, eines verschrobenen Eigenbrötlers, ein: Lindemann trank nie und war ein fanatischer Vegetarier. Er aß Unmengen Eier, aber nur das Weiße, das er mit Mayonnaise übergoß. Er verzehrte auch Unmengen Likörbonbons, aß in Berliner Luxusrestaurants oft monatelang hintereinander mittags und abends die gleiche Trüffel-Omelette. Lindemann spielte gut Tennis, haßte aber sportliche Kleidung, trug meist Gehröcke und stets einen steifen, runden Hut. Sir Charles Percy *Snow*, der ihn »die rechte Hand Churchills und dessen »graue Eminenz«« nennt, findet, daß er »ein Schwergewicht an Persönlichkeit«, aber stets auch »gejagt von Gefühlen« war, obwohl er »wie ein etwas zu fetter, erfolgreicher Geschäftsmann aus Zentraleuropa« aussah, »fahl im Gesicht und mit schweren Zügen und stets überkorrekt gekleidet«.

Und alles »Unkorrekte« und Aufsehererregende stieß Lindemann ab, und deshalb haßte er auch seinen jüngsten Bruder James, der wie er selber und der älteste, Brigadier Charles Lindemann, schon zu Lebzeiten des Vaters ein Drittel des Vermögens bekam, das

ihnen als Erbe zgedacht war, und der dieses Geld lustig an der Riviera durchbrachte. Sich da z. B. einen weißen Rolls-Royce mit einem Neger-Schofför und einen schwarzen Rolls mit einem Albino hielt.

Frederick Lindemann hatte mit seinem Geld als Student in Berlin im Hotel Adlon Unter den Linden gelebt, und zwar, weil ihn »alles Volk« und ganz besonders das deutsche Volk abstieß. Später wollte er z. B. auch nur in der Luftwaffe dienen, »um im Krieg nicht mit jedermann in stinkenden Schützengräben herumliegen zu müssen«. Da Lindemanns Vater britischer Staatsbürger geworden war, gelang es ihm auch, in die Royal Air Force aufgenommen zu werden, und im März 1915 trat Lindemann als »Technischer Assistent« in die Königliche Flugzeugfabrik Farnborough ein, die zugleich Englands einzige Luftfahrt-Forschungsstelle war, und entwickelte da die ersten Bombenzielgeräte. Er lernte dort auch später sehr einflußreiche Leute kennen, verstand seinen Reichtum zu nutzen und verkehrte so sehr bald in Englands »besten Häusern«.

Im Jahre 1919 wurde Lindemann Professor der experimentellen Philosophie - das heißt Physikprofessor - der Universität Oxford, deren Clarendon-Labor etwas heruntergekommen war und der er durch seine Freunde reiche Spenden zur Reorganisation dieses Laboratoriums verschaffte. Zu diesen Freunden gehörte sehr bald auch Winston Churchill, dem er während des Generalstreiks von 1926 »von Nutzen gewesen« war und dem er später regelmäßig Material für seine Artikel lieferte. Lindemann wurde Churchills »wissenschaftlicher Berater« und schließlich - wie dieser als Premierminister im Unterhaus hervorhob - dessen »Fachmann für Rüstungsfragen, der mir jahrelang - und zwar zu jeder Tages- und Nachtstunde - zur Verfügung stand«.

Aber nicht nur als Rüstungsfachmann. Denn Lindemann hatte inzwischen Churchill die Errichtung der »S-Branch« vorgeschlagen, eines besonderen Büros zur »persönlichen Informierung« des Premierministers. Lindemanns Ansichten schienen Churchill stets überaus »originell«, er bewunderte dessen geradezu ungeheuerlich entwickeltes Selbstvertrauen. Und er brauchte nun immer mehr Lindemanns »Daten«, war fast wie ein Süchtiger immer abhängiger von dessen »Material« geworden. Denn selber hatte er (wie Franklin D. Roosevelt) Stets nur »Intuitionen«. Churchill konnte nicht in größeren Zeiträumen denken. Er »fühlte« z. B. (ebenfalls wie Roosevelt), daß Deutschland vernichtet werden mußte, aber er hatte höchst unklare Vorstellungen über das Wie und noch unklarere darüber, was geschehen sollte, wenn die Vernichtung

gelang. Am i. Mai 1940 Z. B. hatte Churchill auf die Frage: »Was ist Ihr Kriegsziel?« dem Unterhaus geantwortet: »Sieg - Sieg um jeden Preis!«

Und mehr wußte er nicht zu sagen. Denn wie es 1958 der amerikanische General Albert C. Wedemeyer ausdrückte:

»Ohne ein klar bezeichnetes politisches Ziel ist Krieg nur ein sinn- und zweckloses Morden. Diese Tatsache ist jedem Soldaten mit etwas Anspruch auf berufliche Kenntnis selbstverständlich. Winston Churchill jedoch, von dem sein eigener Chef des Stabes richtig sagte, er sei nie ein Stratege gewesen, handelte auf Grund von Intuitionen und Impulsen ohne Berücksichtigung der Verwicklungen und Folgen des von ihm eingeschlagenen Weges. Er führte Krieg wie ein Indianer-Häuptling aus Arizona, der darauf erpicht ist, möglichst viele Skalpe zu erbeuten ...

Churchill selber konnte also seine Maßnahmen nicht begründen. Aber auch er brauchte handfeste Argumente, um den Generalstab und seine Minister zu überzeugen, und die lieferte ihm Lindemann wie auch heute Leute, die wir nicht kennen und die keiner Volksvertretung verantwortlich sind, den »Großen« unserer Welt Argumente und »Material« liefern und so Entscheidungen »veranlassen«, von denen das Schicksal unzähliger Millionen abhängt. Churchill selber schrieb 1948 in seinen Memoiren: »Eine der ersten Maßnahmen, die ich nach Übernahme der Admiralität und nach meinem Eintritt ins Kriegskabinett traf, war die Organisation eines eigenen statistischen Büros. Dafür verließ ich mich auf Professor Lindemann, meinen Freund und Vertrauten in so vielen Jahren. Ich fand jetzt für ihn Räume in der Admiralität, wo er mit einem halben Dutzend Wirtschaftsexperten arbeitete, Leuten, denen es einzig und allein um Tatsachen ging. Dieser kleinen Gruppe stand alles amtliche Informationsmaterial zur Verfügung. Sie war unter Lindemanns Leitung in der Lage, mich fortlaufend mit Zahlen zu versorgen, die den ganzen Krieg beleuchteten... Die Regierung verfügte damals nicht über eine umfassende statistische Organisation. Jedes Ministerium begründete seine Maßnahmen auf Grund seiner eigenen Erhebungen. Das Luftministerium führte eine Art von Rechnung, das Kriegsministerium eine andere. Das Versorgungs- und das Handelsministerium wollten zwar das gleiche, aber sie redeten in verschiedenen Mundarten. Und das führte zu Mißverständnissen und zu Zeitverlust, wenn es im Kabinett über diese oder jene Frage zu scharfen Auseinandersetzungen kam. Ich dagegen verfügte von Anfang an über meine eigene zuverlässige und nie versagende Informationsquelle, die alle Einzeldaten koordinierte ...

Lindemann vermochte schon als Chef dieser »S-Branch« eine gewaltige Macht auszuüben. Denn er entschied ja, was als »zuverlässige Information« zu gelten hatte. Er »interpretierte« die Tatsachen und legte sie Churchill in den Mund. Und so war es z. B. auch der damals schon zum Lord Cherwell aufgestiegene Professor Lindemann, an den sich Henry *Morgenthau* jun. im September 1944 in Quebec wandte, um den nach ihm benannten Zerstörungsplan Deutschlands bei Churchill, der zuerst nicht wollte, durchzudrücken. Cordell *Hull*, der damalige Außenminister der USA, beschreibt in seinen 1948 erschienenen Memoiren detailliert, wie Lindemann »die Sache entschied«, indem er Morgenthau Zahlen »richtig interpretierte«.

Die Vernichtung der deutschen Städte und der Versuch, Deutschland zu »re-agrarisieren«, gehen also auf diesen pfälzischen Lord zurück, der in keinem der großen Nachschlagewerke auch nur erwähnt wird, der aber einen weit größeren Einfluß auf den Verlauf des Zweiten Weltkrieges und die Gestaltung des deutschen Nachkriegsschicksals zu nehmen vermochte als die meisten der heute weltberühmten Heerführer und Staatsmänner.

Und wie viele »graue Eminenzen« von der Art Lindemanns *heute* ihr Unwesen treiben mögen?

Lindemanns Kriegeinfluß begann 1940 damit, daß er die Angaben des britischen Luftministeriums über die Zahl der deutschen Bomber für falsch erklärte, Churchill veranlaßte, weit mehr Jäger nach Nordafrika abzugeben, als die Luftmarschälle verantworten wollten, und so entscheidend zur Niederlage Rommels beitrug. Das Ministerium hatte Geheimdienstberichte ausgewertet. Lindemann tat das ebenfalls, aber er berücksichtigte auch Verschleißzahlen, Reparaturzeiten und dergleichen und ließ so die deutsche Bomberflotte auf zwei Drittel der amtlichen britischen Annahmen zusammenschrumpfen. Und hier behielt er recht. Und weil sich seine Voraussagen in diesem (und nur in diesem) Fall als richtig erwiesen, war Churchill auch fest überzeugt, daß Lindemann recht hatte, als er vorrechnete, bis Mitte 1943 könne ein Drittel der deutschen Gesamtbevölkerung obdachlos gemacht werden und die Konzentration der Luftangriffe auf die Wohn- und vor allem die Arbeiterviertel »müsse« rascher als alles andere den Krieg beenden. Zwar hatte Churchill selber als damaliger Munitionsminister am 31. Oktober 1917 geschrieben:

»Es ist unwahrscheinlich, daß irgendein Terrorangriff aus der Luft gegen die Zivilbevölkerung die Regierung irgendeiner großen Nation zur Kapitulation zwingen könnte... Deshalb sollte unsere Luft-Offensive streng auf Stützpunkte und Verbindungen

gerichtet sein, auf denen die *militärische* Kampfkraft beruht.« Aber dann diskutierte Churchill Luftkriegs-Fragen mit Professor Lindemann und schrieb bereits im September 1924: »Man müßte eine Bombe erfinden, nicht größer als eine Orange, welche eine ganze Stadt, ohne Schonung der Kirchen, Wohnhäuser und Museen, in die Luft sprengen könnte. . .«

Und Lindemann legte 1940-41 der britischen Regierung Diagramme und Statistiken vor, die für jede einzelne deutsche Großstadt angaben, mit wie vielen Tonnen Bomben wie viele Millionen Kubikmeter Schutt »erzeugt« werden könnten.

Dieser Plan der »Ruinen-Taktik« durch »strategische Bombardierung Deutschlands«, der auch die bisherigen Mißerfolge der Angriffe auf Punktziele wie deutsche Synthesewerke und Rüstungsfabriken »auswertete«, wurde Sir Henry *Tizard* vorgelegt, der den Hauptfinder des Radar, *Watson-Watt*, unterstützt hatte, als so gut wie alle »Fachleute« ihn verlachten; der durchsetzte, daß seit 1936 ein »Radar-Zaun« um England gelegt wurde, und der so entscheidend dazu beitrug, daß Deutschlands Luft-Offensive gegen das Inselreich 1940 scheiterte. Sir Henry Tizard war Vorsitzender des bereits 1934 vom britischen Luftministerium geschaffenen wissenschaftlichen Beirates, der Englands Luftverteidigung auf die neuesten physikalischen Erkenntnisse gründen sollte und dem neben den Nobel-Preisträgern A. V. *Hill* und P. M. S. *Blackett* auch Lindemann angehört hatte. Aber schon bei der ersten Zusammenkunft dieses Ausschusses im Januar 1935 erwies sich Lindemann als so arrogant, daß jede nüchterne Arbeit unmöglich schien. Tizard, der mit Lindemann zusammen in Berlin studiert hatte, forderte dessen Ausscheiden und erreichte es. Und nun bewies er, wie Blackett das ebenfalls tat, daß Lindemanns Berechnungen nicht stimmen konnten. Daß sie vier- bis sechsmal zu hoch gegriffen waren (und, wie sich nach Kriegsende herausstellte, sogar zehnmal zu hoch waren).

Aber Tizard und Blackett operierten mit Vernunft-Gründen. Längst aber beherrschten nun Gefühle die Kriegführung. Da gab der Deutschen-Haß den Ausschlag: »Keine Stadt der Hunnen heil lassen!«, das zündete. Deshalb fiel es Lindemann nicht schwer, Tizard's ablehnender Haltung persönliche Motive zu unterschieben. Churchill hatte von vorneherein Lindemann recht gegeben, und so galten Tizard und Blackett fortan als »Defätisten«.

Lindemann aber, der Churchill auf alle internationalen Konferenzen begleitete, fand nun auch in Amerika mehr und mehr Anhänger. Er ergänzte hier seine Theorie der Flächenbombardierung durch die These: »Die deutsche >Umerziehung muß durch eine

>Umgestaltung< des deutschen Lebensraumes erleichtert werden.« Lindemann überzeugte besonders Präsident Roosevelt davon, daß die Städtebombardierung nicht nur die deutsche »Moral« brechen, sondern die Zerstörung der baulichen Zeugen der deutschen Vergangenheit auch »den deutschen Stolz und das deutsche Sendungsbewußtsein auf ein erträgliches Maß zurückführen« werde.

Und so wurde im Mai 1943 in Washington die Geheimkonferenz »Trident« der alliierten Oberbefehlshaber abgehalten, die die Teilnahme amerikanischer Bomberverbände am »strategischen« Bombardement Deutschlands beschloß, mit dem Ziel, »die Moral des deutschen Volkes bis zu dem Punkt zu unterhöhlen, wo seine Fähigkeit zum bewaffneten Widerstand aufhört«.

»Nebenbei« sollte auf die gleiche Art auch Italien »erledigt« werden, wurde nun auch Rom bombardiert. Denn waren die USA nicht »Gottes eigenes Land« auch ohne gotische Kathedralen oder antike Bauwerke? Es gab Proteste selbst in England und selbst in Amerika. Aber da schrieb am 6. Juli 1943 der Londoner »Daily Sketch«: »Wir haben immer gefunden, daß Rom mit seinen bombastischen Bauten, seinen Foren, dem Nationaldenkmal Viktor Emanuels und den Triumphstraßen und Triumphbögen bedrückend wirkt. Wenn all diese Denkmäler der eroberungssüchtigen Caesaren unversehrt bleiben sollen, dann wird auch der nie endende Wunsch bestehen bleiben, es diesen Caesaren gleichzutun. Wir würden in London ohne diese extravaganten Erinnerungstücke sehr viel besser fahren, und es würde auch für die Römer viel besser sein, wenn sie verschwänden. .

Nun, die Rücksicht auf die Wahlstimmen der Italiener in Amerika verhinderte das schließlich. Und auch Lindemanns Ziel der Demoralisierung Deutschlands wurde bekanntlich nicht erreicht. Städte und Wohnungen hingegen wurden vernichtet. Die kriegswichtigen Fabriken aber nicht, und so konnte 1958 Dr. Rolf Krengel vom »Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung« in Berlin schreiben:

»Von Anfang 1935 bis Ende 1942 wuchs das Brutto-Anlagevermögen von Jahr zu Jahr mit zunehmender Intensität. Als 1943 der strategische Luftkrieg einsetzte, ergab sich in diesem Jahr bei nach wie vor recht hohen Investitionen - nur noch ein relativ geringes Wachstum. Ab 1944. . schrumpfte in allen Bereichen der Industrie das Brutto-Anlagevermögen. . .«

»Trotz des gewaltigen Aderlasses, den die deutsche Industrie von etwa Mitte 1943 bis Mitte 1948 erlitten hat - in dieser Zeit sank das Brutto-Anlagevermögen, zu Preisen von 1950 gerechnet, von

71,7 Milliarden DM im Jahresdurchschnitt 1943 auf 5 7,3 Milliarden zur Zeit der Währungsreform -, entsprach das Volumen des Mitte 1948 im Gebiet der Bundesrepublik noch vorhandenen industriellen Brutto-Anlagevermögens offenbar ziemlich genau jenem, das im Jahresdurchschnitt 1939 vorhanden gewesen war...« Das heißt:

Trotz Bomben-Terror und trotz Demontage konnte Westdeutschlands Produktionskraft durch den Krieg hindurchgerettet werden. Denn während dieses Krieges wurde mehr geschaffen, als Deutschlands Feinde zu zerstören vermochten.

Dem DIW - dem »Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung« - zufolge betrug in Preisen von 1950 das Anlagevermögen der westdeutschen Industrie 50,4 Milliarden Mark am 1. Januar 1935, am 1. Januar 1944 aber 72,7 Milliarden. Produktionsmittel, Lagerbestände, Gebäude und anderes waren also auf dem Höhepunkt des Luftkrieges um 44% mehr wert als 1935. Dieses Anlagevermögen sank zwar bis zum Kriegsende um etwa 1 Milliarden Mark, aber das waren weniger als 15% Kapazitätsverlust. Die Demontagen und Entnahmen kosteten noch einmal 4,5 Milliarden oder 7,40/o. Aber das macht zusammen nur etwas mehr als die Hälfte der Produktionsausweitung 1935. In Neuwerten zu Preisen von 1950 schätzt das DIW die Kriegsschäden der westdeutschen Industrie für 1943 auf 1,4 Milliarden; für 1944 auf 7,18 Milliarden und für Januar—April 1945 auf 5,27 Milliarden. In volkswirtschaftlichen Buchwerten - das heißt, die normalen Abschreibungen von den Gesteungskosten abgezogen - aber nicht auf insgesamt 13,8 Milliarden Mark, sondern nur auf 7,9 Milliarden. Das Institut stellt fest:

»Die Meinungen haben sich im Lauf der Zeit - mit dem Abstand zum Kriegsgeschehen - immer mehr von der zunächst naheliegenden Dramatisierung der erlittenen Vermögensverluste entfernt.

Es ist heute ebensowenig wie vor zehn Jahren möglich, einen wirklich genauen Überblick über das tatsächliche Ausmaß der Vermögensvernichtung durch den Zweiten Weltkrieg zu erhalten . . . Mit einem Buchwertverlust von etwa acht Milliarden DM ist ein Vermögensverlust von fast 20%, des im Jahresmittel 1943 vorhandenen Anlagekapitals angenommen worden . . .«

Gingen etwa 20%, des industriellen Anlagevermögens verloren, so aber im Durchschnitt 47%, des deutschen Vermögens an Wohngebäuden und Hausrat und sonstigem privaten Besitz. Die waren 1939 zwischen 220 und 240 Milliarden Mark wert:

Industrieschäden von acht Milliarden stehen also Wohnhaus- und

Hausratschäden von etwa einhundertacht Milliarden gegenüber. Diese Verluste waren fast vierzehnmal so hoch. Natürlich sind das immer nur Durchschnittszahlen: In Düren waren bei Kriegsende in Paderborn 96¹¹% und in Bocholt und Hanau je 89%, aller Wohnungen zerstört. Und erlitt der Maschinenbau des Kreises Reutlingen einen Ausfall von 20%, so der des Kreises Friedrichshafen von 88%. Aber in dem berühmten »Harmssen-Bericht«, der 1948 in Bremen erschienenen Analyse »Reparationen, Sozialprodukt, Lebensstandard - Versuch einer Wirtschaftsbilanz«, wird das Absinken der Leistungskraft des Jahres 1946 gegenüber 1938 folgendermaßen erklärt:

	Prozent minus
Verminderung durch abgetrennte Gebiete	1
Verlust der Außenwirtschaft	3
Unterlassene Investitionen	
Reparationen (Demontagen)	12
Verminderte Arbeitskraft der Bevölkerung	24
Desorganisation	4
	—6x%
Dagegen Produktionsverminderung durch Kriegsschäden nur	- 9%

»Nur« % bedeutet noch immer riesige Werte. Bedeutet auch menschliche Tragödien und riesige Arbeit, die vergeblich geleistet wurde. Nie auch darf vergessen werden, was Luftmarschall Harns' Feststellung in seinen Memoiren bedeutet: »Von Essen abgesehen, haben wir niemals ein besonderes Industriewerk als Ziel gewählt. Die Zerstörung von Industrieanlagen erschien uns stets als eine Art Sonderprämie. Unser eigentliches Ziel war stets die Innenstadt ...

Gerade heute, wo eine einzige Wasserstoffbombe der Sprengkraft von 45 Millionen Tonnen Trinitrotoluol gleichkommt und damit dem Fünfunddreißigfachen aller während der fünfeinhalb Jahre des Zweiten Weltkrieges über Deutschland abgeworfenen Bomben; gerade heute, wo der amerikanischen Atomenergiekommission zufolge beiden »Weltmächten« sogar Bomben von 100 Megatonnen TNT-Äquivalent zur Verfügung stehen, die noch 27 Kilometer von der Einschlagstelle entfernt alle Wohnhäuser zum Einstürzen bringen, noch 160 km weit Verbrennungen ersten Grades verursachen und deren Hitzewellen bis 136 km weit alles Papier entzünden; gerade da dürfen wir über den relativ geringen Industrieschaden nicht Hamburg oder Nürnberg oder Dresden

vergessen. Da sollten Gedichte wie dieses von Hermann Moslar hier, das im Juni 1946 in der »Gegenwart« erschien, in allen Lesebüchern stehen:

*»Ich war ein kleines 1'Iddechen
In einem großen Haus,
Dann ist der Krieg gekommen.
Da bombten sie uns aus.
Wir kriegten ein kleines Zimmer,
Eine Küche war auch dabei,
Sie bombten aber noch immer,
Da ging das auch entZwei.*

*Wir liefen durch lauter Brände
Und waren noch zu drei'n,
Dann war der Angriff zu Ende,
Und ich war ganz allein.
Erst hab' ich geweint und geschrien
Wie die Sirenen so schrill,
Doch um mich schrieten so viele,
Da wurde ich langsam still.*

*Still bin ich nun auch geblieben,
Da Frieden kam ins Land,
Ich wurde herumgetrieben,
Mein Köfferchen in der Hand.
Das habe ich auch noch verloren.
Nun bin ich sechzehn Jahr'
Und weiß kaum, wo ichgeboren
Und wo ich zu Hause war. .*

Unmeßbar ist das Leid, das der Luftkrieg über Deutschland brachte.

Aber Lord Cherwell konnte seinen großen Gegenspieler Albert Speer nicht hindern, Deutschlands Wirtschaftsfundamente auch während dieses furchtbaren Krieges ständig auszuweiten. Und so nicht nur diesen Krieg zu verlängern, sondern auch die Grundlagen unseres heutigen Wohlstandes und unserer heutigen Weltgeltung zu schaffen.

Der »Nazi« Speer? Der »Kriegsverbrecher«?

Viele Deutsche galten als Kriegsverbrecher, weil sie erfolgreiche Deutsche waren. Und das war auch Albert Speer, der zugleich ein Musterbeispiel für unser selektives Erinnerungsvermögen ist.

4 Die Fundamente des »Wirtschaftswunders«

ALBERT SPEERS »KINDERGARTEN« UND DIE AUS-
WEITUNG DER DEUTSCHEN PRODUKTIONSKRAFT
WÄHREND DES KRIEGES

Der vierte Juli ist bekanntlich der größte Feiertag der Vereinigten Staaten, der »Super-Kapitalisten« also. Aber den 4. Juli 1945 feierte auch Wladimir Wassiljewitsch *Schabinskij*, Pionier-Oberstleutnant der Roten Armee, mit seinen Leuten ganz groß im Wald von Dora im Lande Thüringen, denn er dankte den Amerikanern an diesem Tag einen Fund, wie er sich ihn nicht einmal hatte träumen lassen. Am 4. Juli 1776 erklärten die Vertreter der 13 nordamerikanischen Kolonien Englands ihre Unabhängigkeit von der britischen Krone. Sie taten das mit den Worten Thomas *Jeffersons*, nach denen alle Menschen gleich geschaffen sind, ein angeborenes Recht auf Leben, Freiheit und das Streben nach Glückseligkeit haben und nur Regierungen anerkennen sollen, die ihre gerechten Vollmachten von der Zustimmung der Regierten ableiten.

Nun hatten zwar die damals drei Millionen Bewohner Thüringens, des »grünen Herzens von Deutschland«, sowenig wie die sechs Millionen Sachsen der Übertragung ihrer durch die Amerikaner eroberten Länder an die Sowjetrussen zugestimmt. Aber am 1. Juli 1945 war das nun einmal geschehen, und so war seither Oberstleutnant Schabinskij unterwegs, um »Reparationsgut« sicherzustellen. Er kam nach Nordhausen, hörte da, daß es in dem sechs Kilometer entfernten Dorf Dora eine »interessante« Zementfabrik und ein großes Baggerlager gab. Und entdeckte auf dem Weg nach Dora eine wahre Schatzkammer: Zwei parallele, etwa eineinhalb Kilometer lange Haupt-Tunnel führten in einen dichtbewaldeten Berg. Sie waren durch 62 Quertunnel miteinander verbunden, alle etwa drei Stock hoch. Und in diesen riesigen Kavernen standen über tausend der modernsten Werkzeugmaschinen. Da gab es riesige Lagerräume voll von Spezialstählen, von Sonderlegierungen, von Präzisionsrohren und allen erdenklichen andern Zwischenprodukten und Grundstoffen. Da gab es auch große Lager fertiger Fernlenkmechanismen und elektronischer Geräte, denn Schabinskij war auf einen unterirdischen Montagebetrieb von V-2 gestoßen. Der Fernlenkwaffen, von denen General *Eisenhower* in seinen Memoiren schrieb:

»Ich bin sicher, daß wir die Operation »Overlord« hätten abschreiben müssen ... und unsere Invasion Europas sich als un-

durchführbar herausgestellt hätte ... wenn die Deutschen diese Waffen sechs Monate früher fertiggebracht hätten. ... Namentlich, wenn sie ein halbes Jahr lang die Gegend von Portsmouth-Southampton zu ihrem Hauptziel gewählt hätten ..

Die V-Waffen aber hießen ja »Vergeltungs«-Waffen. Hitler wollte mit ihnen London »ausradieren«, wie Lindemann und Harns Deutschlands Städte »ausradieren«, und wenn Admiral *Canaris* etwas von den Invasionsvorbereitungen im Raume Portsmouth-Southampton wußte, so sagte er es Hitler nicht. Und daß die V-z nicht sechs Monate oder, wie ursprünglich geplant, 14 Monate früher fertig wurden, lag an Spionageerfolgen der Alliierten, die so am 17. August 1943 Peenemünde angreifen und durch einen Glückstreffer die gerade für die Zulieferer bereitgelegten Werkzeichnungen vernichten konnten.

Nun, jetzt »kassierten« die Russen, und der Fund von Dora trug nicht wenig dazu bei, daß es so rasch zum »Gleichgewicht des Schreckens« zwischen West und Ost kam. Denn Schabinskij transportierte nicht nur die fertigen und halbfertigen V-z und alles, was es da sonst noch auf vierzig vollbeladenen Eisenbahnwaggons in den Kavernen gab, in die Sowjetunion, räumte nicht nur diese Kavernen bis zum Abfall in den Behältern der Werkzeugautomaten aus, sondern wußte auch die Facharbeiter, Meister und Ingenieure zu finden, die hier tätig gewesen waren. Und um die sich zu kümmern die Amerikaner keine Zeit gehabt hatten, weil sie die Jagdaffen- und Pistolenfabrik von Sauer in Suhl sprengen mußten.

Kavernen wie bei Dora aber gab es anderswo auch. Nicht nur tausend, sondern rund 600 000 Werkzeugmaschinen hatte Albert *Speer* bombensicher untergebracht.

Und nicht nur Rüstungswerke waren gut durch den Krieg gekommen, anders wären ja Karrieren wie die von Hermann *Diedrich Krages* nicht möglich gewesen, der in jedem Sinn des Wortes ein Musterbeispiel dafür ist, wie oft der Schein trügt.

Denn noch 1955 sah das zweistöckige Eckhaus Nr. 29 des Bremer Buntentorsteinweges wenig wirtschaftswundermäßig aus: Die Risse, die die schmutziggraue Fassade in den Bombennächten erhalten hatte, waren noch nicht repariert, sowenig wie der arg mitgenommene Hausflur, der zum Geschwornenweg führte. Und reich schien die ganze Gegend nicht: Gegenüber ein Kohlenplatz, daneben eine Baracke der Heilsarmee. Aber hier hatte nichtsdestoweniger Herr *Krages* sein Büro - jener Deutsche, der 400 Millionen binnen zwölf Jahren »machte«. Millionen, die er allerdings nicht alle behielt, denn wenn der Kurswert der an den west-

deutschen Börsen notierten Aktien im August 1960 rund 193 Milliarden DM betrug, so im Oktober um 72 Milliarden weniger. Aber 400 Millionen, die allein schon ein eindeutiger Beweis dafür sind, wie gut Deutschland seine Substanz durch den Krieg brachte. Denn Hermann *Krages* wurde reich, indem er rechtzeitig die richtigen Aktien kaufte. Aktien sind Anteilscheine am Vermögen der Gesellschaften, auf die sie lauten. Und wenn die ihr Anlagevermögen, das heißt ihre Produktionsmittel, verloren hätten. Aber das verloren die meisten eben nicht.

Dem Statistischen Bundesamt zufolge konnten von den 1873 deutschen Aktiengesellschaften, die bis Mitte 195 ihre Reichsmarkbilanzen auf DM umgestellt hatten, nicht weniger als 1000 ihr Grundkapital unverändert lassen. Das heißt, sie konnten je eine Reichsmark in eine DM umwandeln, während bekanntlich Bankguthaben und Spareinlagen sechseinhalb Pfennig pro Mark wert wurden. Da waren weitere 286 Firmen, die ihr Kapital 10:1; erhöhten, d. h. ihren Besitz in DM um die Hälfte höher als in RM bewerteten. Und als dann 1953-54 die wirklich »Großen«, vor allem die »entflochtenen« Montankonzerne, ihre Bilanzen in Ordnung bringen konnten, da wurde sehr oft 1:2 oder 1:3 umgestellt. Hermann *Krages* hatte z. B. Stahvereinsaktien im Nennwert von 13,8 Millionen RM gekauft. Die Vereinigten Stahlwerke waren von den Alliierten aufgelöst und Nachfolgegesellschaften gegründet worden, und deren Aktien bekamen die Stahlvereins-Aktionäre. Aber *Krages'* 13,8 Millionen RM waren nun nicht etwa 1,38 Millionen DM wert. Sondern schon ihr Nennwert betrug 42 Millionen DM. Im Durchschnitt wurden auf tausend Reichsmark Stahlverein dreitausend DM Nachfolgeaktien ausgegeben, denn die vorhandenen Anlagen waren entsprechend viel wert. Auch der Krieg hatte z. B. nichts an der einmalig günstigen Lage der August-Thyssen-Hütte direkt auf der Kohle und direkt am Rhein geändert, und wenn hier auch demontiert wurde wie nirgends sonst, die Fundamente der Walzstraßen und vieler anderer Anlagen blieben erhalten und konnten für den Neuaufbau verwendet werden.

Und wer an Baugruben vorbeikommt und sieht, wie lange es dauert, bis die ausgehoben sind; und wie viele Monate länger noch, ehe das Stahlgerippe der Fundamente geschaffen ist; und wie dann erneut Wochen vergehen, ehe trotz aller technischen Hilfsmittel der nötige Beton eingebracht ist; wer gar solche Fundamente zu bezahlen hat; der weiß, wieviel mehr Arbeit sie erfordern als das, was dann über den Boden ragt, und gerade dann, wenn das 20 Stockwerke aus Stahl und Glas sind.

Nicht anders aber war es beim deutschen Wiederaufbau nach 1945. Nur weil unsere Wirtschaftsfundamente erhalten blieben, konnte so rasch ein neues Gebäude entstehen.

Und das rechtzeitig erkannt zu haben; nicht den Schutt, sondern was unter dem Schutt lag, richtig einzuschätzen, das machte Hermann Krages zu einem der reichsten Männer Deutschlands. Krages dankte seinen Reichtum natürlich auch Lord Cherwell und Luftmarschall Harns - und er dankte ihn Albert Speer und dessen »Kindergarten«, denn die sorgten dafür, daß nicht nur unglaublich rasch die ausgefallenen Produktionsmittel ersetzt, sondern auch, daß Deutschlands Erzeugungskraft ständig und stetig ausgeweitet wurde. Und daß es nicht erst durch die Demontagen zu einer Zwangsmodernisierung der deutschen Industrieanlagen kam, sondern bereits in den Jahren 1940-45. Daß auch schon während des Krieges die Produktionsumstellungen Betriebsführer und Belegschaften wendiger machten, ihren Horizont gewaltig erweiterten, sie neue Produktionsmethoden und neue Werkstoffe schätzen ließen und daß dieser furchtbare Krieg so eine hervorragende Schule für sie war, die ihnen die Nachkriegsschwierigkeiten bewältigen half.

Einer alten Baumeisterfamilie entstammend, war Albert Speer 1905 in Mannheim geboren worden. Er besuchte in Heidelberg die Oberrealschule, studierte dann an der TH Karlsruhe, in München und in Berlin, wo er seine Diplomprüfung als Architekt ablegte. Aber Speer war auch Ingenieur und Baumeister, vereinte Entwurf und Ausführung in einer Hand. Fünf Jahre Assistent an der Berliner TH, etablierte sich Speer 1931 als Privatarchitekt, trat in die NSDAP ein und bekam im Jahr darauf den Auftrag, ein Haus in der Vosstraße zum Berliner Gauhaus umzubauen. Er gestaltete das Tempelhofer Feld für die Mai-Feier 1933 und sollte das Nürnberger Parteitagsgelände monumental ausbauen. Dabei »beriet« Hitler ihn, fand Speer sympathisch und ernannte ihn 1937 zum Berliner Generalbauinspektor. Speer bewies seine außerordentliche Organisationsgabe durch den Bau der neuen Reichskanzlei, der nur neun Monate dauerte, obwohl Hitler auf einer Marmorgalerie von 146 Meter Länge bestand, dem Doppelten der Spiegelgalerie des Versailler Schlosses. Nach Kriegsausbruch leitete Speer alle Neubauten der Luftwaffe, bald auch die der Marine und des Heeres. Er schuf den »Transportstab Speer« und wurde nach dem Tode Dr. Todts im Februar 1942 Minister für Bewaffnung und Munition. Und das erwies sich als eine bis heute nachwirkende Wahl. Denn Speer wußte von Anfang an, daß es praktisch nichts mehr gibt, was nicht wichtig für die Rüstung

wäre. Und so unterstanden ihm bei Kriegsende so gut wie alle deutschen Industriebetriebe, hatte er acht Zehntel der deutschen Gesamtwirtschaft durchrationalisiert. Angeblich herrschte 1942 in Nazi-Deutschland längst der »Totalitarismus«. Aber von einem »totalen« Einsatz der Wirtschaft für den Krieg konnte damals keine Rede sein. Nicht nur, weil selbst die Munitionsfabriken nur in einer Schicht arbeiteten, sondern weil das »Führerprinzip« reine Theorie blieb, das Beschaffungswesen völlig zersplittert war. Zwar sprach Hitler dann und wann ein Machtwort. Aber das war das Schlimmste, denn Hitler rüstete »nach dem Gefühl«: Er tat heute dies, morgen jenes. Und wenn er in seiner ersten Kriegsrede im Reichstag behauptete, 1933-39 seien 90 Milliarden Mark für Rüstungen ausgegeben worden, und wir heute eher annehmen müssen, daß es nur 44,5 Milliarden waren, so muß er nicht unbedingt bewußt gelogen haben: Hitler besaß keine »S-Branch« wie Churchill, und es ist leicht möglich, daß er gar nicht wußte, was die deutsche Kriegswirtschaft kostete. Und jedenfalls begann 1939 der Krieg mit einer Monatsproduktion von 30 Panzern, von einem täglich. So trat Deutschland 1941 in den Rußlandkrieg mit weniger als zweieinhalbtausend Panzern ein - der Monats-Produktion von drei Jahren später. Das Fehlen einiger hundert Panzer entschied noch 1942 Schlachten - während sie 18 Monate später innerhalb einer Woche hergestellt werden konnten. Und Hitler legte z. B. im Sommer 1940 die Erzeugung von Infanterie-Munition praktisch still, weil ihm die Vorräte nun groß genug erschienen. Und so verbrauchte die Wehrmacht, als Speer Minister wurde, in Rußland 400 Millionen Runden monatlich, während die Produktion nur 1 Millionen betrug.

Den Erbauer der Autobahnen, Dr. Fritz Todt, hatten solche Dinge krank gemacht. Er setzte die Schaffung eines »Reichsministeriums für Bewaffnung und Munition« durch, aber die Bewaffnungsämter der Wehrmacht und deren Beschaffungsstellen wachten eifersüchtig über ihre Kompetenzen, und ehe Todt seinen Plan, die Verantwortung für die Kriegsproduktion in die Hand der Wirtschaft selber zu legen, verwirklichen konnte, fiel er im Januar 1942 einem Flugzeugunfall - einer anderen Version zufolge einem Naziattentat - zum Opfer.

Speer hatte es leichter, weil die schwere Krise des Rußlandfeldzuges im Winter 1941 sowohl Hitler wie die Generalität neuen Ideen zugänglicher machte. Aber es dauerte immerhin bis zum Mai, ehe er der Wehrmacht die Auftragserteilung abzunehmen vermochte, erst weitere acht Monate später verzichtete die Marine auf eigene Bestellungen, und erst 1944 wurde Speer auch Allein-

beherrscher der Flugzeugindustrie, nur mehr Hitler persönlich verantwortlich - und da war es zu spät.

Aber von Anfang an verfügte Albert Speer über eine einmalige Machtfülle, und die nutzte er zu einer Produktionsrationalisierung, die ebenfalls noch heute nachwirkt, denn mehr als drei Dutzend bedeutender Industriemanager der Bundesrepublik gingen durch seine Schule.

Speer erzwang Typenbeschränkungen, die Heer, Marine und Luftwaffe jahrelang verhindert hatten. Er organisierte ein Zulieferensystem, das hervorragend funktionierte, und richtete durch Kombination von Lochkartenmaschinen und Fernschreibern ein Berichtswesen ein, durch das er Rohstoffe und Arbeitskräfte zu erfassen vermochte wie niemand zuvor. Speer und seine Leute wußten stets, wo es noch Vorräte oder freie Kapazitäten gab, und so war trotz aller Bombardierungen Deutschlands Rüstungsproduktion im Juli 1944 *dreimal* so groß wie im Frühjahr 1942. Und da gelang das, ohne die Versorgung der Bevölkerung allzu sehr zu beschneiden und auch ohne den deutschen Außenhandel wesentlich zu beeinträchtigen: Betrug der deutsche Einzelhandelsumsatz 1939 insgesamt 37,8 Milliarden Mark, so 1943 noch immer

3 Milliarden, und alle Preise waren bekanntlich gestoppt.

Wurden 1939 für 5653 Millionen Mark Güter ausgeführt, so 1943 ohne Kriegsmaterial - für 8588 Millionen, und werden die deutschen Ausfuhrwerte auf der Preisbasis von 1938 berechnet und dieses Jahr gleich 100 gesetzt, so standen die Exporte 1941 auf 78,1 und 1943 auf 81,8.

Und all das erreichte Speer ohne Gewaltmaßnahmen. Es konnte ihm in Nürnberg nicht ein einziger Fall nachgewiesen werden, in dem er irgend jemanden verhaften ließ. Niemand erinnert sich, daß er je mit der Faust auf den Tisch schlug, aber er verstand mit wenigen Worten zu überzeugen. Speer war ganz helle, gelassene Vernunft. Souveräne Beherrschung der Mittel zeichnete ihn als Rüstungsminister wie als Baumeister aus. Posen und Manieriertheit waren ihm fremd, und solange er es konnte, lebte er wie jedermann, hatte mit seiner Frau Margaritha fünf Kinder und entspannte sich durch Wandern und Skilaufen.

Und einfach und klar wie der Mann war seine Organisation. Speer führte den »Apparat«, der z. B. die Ausfüllung von acht zweiseitigen Fragebogen für die Bestellung einer Schreibmaschine erfordert hatte, auf das absolut notwendige Maß zurück. Er ließ nicht länger Betriebsführer durch Beamte überwachen, sondern machte die Betriebsführer selber verantwortlich, erreichte so, daß die sich voll einsetzten. Er delegierte seine Vollmachten, setzte

innen weniger Wochen Hunderte prominenter Unternehmer ein, die in »Ausschüssen« und »Ring« die Rüstung planten und zugleich durchführten und deren Entscheidungen praktischer Erfahrung, nicht länger irgendwelchen weltfremden Überlegungen entsprangen. Da wurde für jedes wichtige Fertigungsgebiet ein »Hauptausschuß« gebildet, der verantwortlich von Fachkennern der betreffenden Sparte geleitet wurde. Speer ernannte die erfolgreichsten und aktivsten Industriellen zu Hauptausschuß-Leitern und ließ ihnen freie Hand bei der Wahl ihrer Mitarbeiter, meist auch bei der Bildung der »Sonderausschüsse«, z. B. dem »Sonderausschuß Maschinengewehre« oder dem »Sonderausschuß Hautbitzen« im »Hauptausschuß Waffen«. Gleichzeitig wurden für die Zulieferindustrien sogenannte »Ringe« gebildet, und vom »Ring Zahnräder« z. B. wurden nun *alle* Rüstungswerke beliefert, die selbstverwaltete Gesamtheit der Zahnradhersteller belieferte einen der ^{Gesamtheit} der Verbraucher zur Verfügung stehenden »Pool«. Koordiniert wurde die gesamte Arbeit durch die »Zentrale Planung«, ein Viererergremium, dessen Vorsitz Speer innehatte. Dieses Gremium wurde beraten durch sein »Planungsamt«, das, mit den modernsten technischen Mitteln ausgerüstet, wie gesagt jederzeit alle Möglichkeiten kannte. Einen Gesamtrahmen für die Einzelherstellung schuf die Kontingentierung des »Leitrohstoffes« Eisen. Und wenn es auch immer wieder Schwierigkeiten gab, weil die einzelnen Wehrmachtsteile sich »Führerbefehle« verschafften, um ihren Materialforderungen größeren Nachdruck zu verleihen, so gelang es Speer dennoch, vernünftige Relationen, z. B. zwischen Panzerbau und Treibstoffzuteilung, zwischen Munitions- und Sprengstoffherzeugung, der Rüstungsproduktion und den Transportmöglichkeiten, herzustellen. Hitler schrie ihn an: »Ich brauche 600 Panzer monatlich. Wenn ich die habe, widersteht uns niemand !« Und die 600 Tanks wurden geliefert und dazu noch mit Sprit und Munition versorgt. Es wurden 800 und schließlich 1000 monatlich. Das war Ende 1943. Und weitaus zu wenig natürlich. Und so wurde dafür gesorgt, daß es im November 1944, als alliierte Truppen bereits über Deutschlands Grenzen strömten, 1000 monatlich waren. Auch die genügten nicht. Ebensowenig wie die 14000 Flugzeuge, die Deutschland während des Krieges herstellte, denn die USA und England brachten es zusammen auf 35 500. Aber die verfügten über zwei Sechstel der Welt. Was Speer mit den Mitteln schuf, die ihm zur Verfügung standen, grenzt ans Unglaubliche. Denn die für das Heer bestimmte Produktion z. B. hätte 1944 genügt, um 225 Infanteriedivisionen vollständig neu auszurüsten und 45 Panzerdivisionen

neu aufzustellen. Noch im Dezember 1944 wurden 31 neue U-Boote abgeliefert. Neunhundert Düsenflugzeuge konnten produziert werden, und die waren für drei Monate mit Treibstoff versehen. Aber sie kamen nicht zum massierten Einsatz. Bis heute rätselhaft, warum nicht.

Speer hatte sich zu all dem Vollmachten ausbedungen, wie sie vor ihm kein deutscher Minister je besessen hatte. Aber weit wichtiger noch war, daß er unbürokratische Großzügigkeit mit einem untrüglichen Instinkt für das Richtige und vor allem die richtigen Menschen verband. Daß er sich einen einmaligen Mitarbeiterstab schuf, Dutzende von der Technikbesessene Leistungsfanatiker fand, die die rationellste Fertigung des besten Gerätes im geeignetsten Betrieb durchsetzten, einen das ganze Reich umfassenden Erfahrungsaustausch und eine Hebung des Gesamtniveaus der deutschen Wirtschaft, die entscheidend dazu beitrug, daß Deutschland nach 1945 wieder so rasch auf dem Weltmarkt Fuß fassen konnte. Die Liste der Mitarbeiter Speers umfaßt nicht wie die der »Wehrwirtschaftsführer«, die Kurt Prißler 1963 in seinem Buch »Gott erhält die Mächtigen« veröffentlichte, 38 engbedruckte Seiten. Aber zu seinen »jungen Leuten« gehörte z. B. William Werner, der, 1893 als Sohn wenig erfolgreicher deutscher Auswanderer in New York geboren, als Vierzehnjähriger nach Berlin kam, wo er in einer Auskunftei als Übersetzer sein erstes Geld verdiente. Später Lehrling in einer Maschinenfabrik, besuchte Werner ein Abendtechnikum, wurde Verkaufsleiter seiner Firma, die bisher nur Kataloge versandt und Angebote auf Anfragen gemacht hatte und für die er nun die Fabriken eventueller Kunden bereiste. Werner studierte die besonderen Fertigungsaufgaben. Und bot dann *Maschinen-Kombinationen* an, an die die Fabrikanten selber gar nicht gedacht hatten. Werner lieferte *Leistung*, nicht dieses oder jenes Einzelwerkzeug, und auch als er Betriebsleiter bei Horch wurde, sagte er: »Was ich zu fabrizieren habe, ist mir im Grunde gleichgültig. Es muß nur mit den geringsten Mitteln in der kürzesten Zeit die größte Leistung an Qualität wie an Quantität erzielt werden.«

Wie das zu tun war, hatte er 1926 in den USA studiert, später in Frankreich, England und Skandinavien. Werner hatte als »Störungssucher« bei Chrysler gearbeitet, aber auch Vorlesungen am Massachusetts Institute of Technology gehört. Er kannte die Fachliteratur wie Dutzende und Hunderte Praktiker und war, als der Krieg ausbrach, Vorstandsmitglied und technischer Direktor der Auto-Union. Von Speer zum Leiter des Sonderreferates »Fertigungseinrichtungen« und zum Chef des »Hauptausschusses Trieb-

werke« gemacht, rationalisierte Werner den Motorenbau, indem er bessere Gieß- und Schmiedemethoden und neue Verfahren der spanlosen Verformung entwickelte, kleine Zulieferer wie mächtige Industriebosse für seine Ideen gewann. Nicht zuletzt Werner war es zu danken, daß Deutschlands Flugzeugproduktion 1944 viermal so hoch wie bei Kriegsbeginn war.

Parteigrößen wie Ministerialbeamte und hohe Militärs lachten über »Speers Kindergarten«. Aber zu dem gehörte z. B. auch der nach dem Krieg berühmt gewordene Willy Schlieker, der erst 28 war, als Speer ihn zum Chef der Eisen- und Stahlproduktion nicht nur in Deutschland, sondern im gesamten von Deutschland besetzten Europa machte. Schlieker wohnte in Berlin in einem möblierten Zimmer. Aber unter seinen Büros in der Friedrichstraße gab es einen Bunker, in dem Fernschreiber standen, die ihn mit allen andern Befehlsstellen Speers und mit jedem einzelnen der ihm unterstehenden Werke verbanden. Hier brauchte er nur ein Telefon abzuheben, um mit holländischen oder französischen Stahlwerken zu sprechen - und regelmäßig tauchte er bei denen auch persönlich auf. Wie er an der Ruhr jedes Werk in- und auswendig kannte, so auch die übrigen in seinem Machtbereich. Schlieker kam in seinem Büro mit insgesamt 80 Leuten aus. Aber die steckte er mit seiner Energie an, wie Speer all seine Leute mit der seinen ansteckte. Und die Organisation, die Schlieker schuf, war den alliierten Investigatoren zufolge, die sie 1945 genau analysierten, derart perfekt, daß die Stahlerzeugung bis zum letzten Tag sämtliche essentiellen Bedürfnisse voll zu decken vermochte.

Speer dachte aber keineswegs nur an die Produktion. Er schätzte von Anfang an die Bedeutung des Transportwesens richtig ein, und auf seinen Vorschlag wurde im Mai 1942 z. B. der damals erst 37 Jahre alte Dr.-Ing. *Ganzenmüller* zum Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium und zum stellvertretenden Generaldirektor der Reichsbahn ernannt. Ganzenmüller war Spezialist des elektrischen Zugverkehrs, leitete bereits als Dreißigjähriger die Abteilung »Elektrische Lokomotiven« in München-Freimann und brachte 1940 binnen drei Wochen den elektrischen Zugverkehr des geschlagenen Frankreich wieder in Gang. Er war vor allem aber ein Mann, der keine Verfügung unterschrieb, die mehr als vier doppelzeilig geschriebene Maschinenseiten umfaßte. Und alles, was Ganzenmüller verfügte, kontrollierte er selber: Auch er hatte in Berlin nur zwei möblierte Zimmer. Aber auch er besaß ein Telefon, von dem aus er durch Selbstwählen binnen Sekunden mit jedem großen Bahnhof im gesamten europäischen Befehlsbereich sprechen konnte. Ganzenmüller erschien stets unangemeldet bei

seinen Dienststellen, und er fuhr z. B. im Mai 1942 auf einer Draisine unter schwerem Feindbeschuß in die geräumte Stadt Krasnodar, um die Bergung aller Verwundeten durch einen Sanitätszug zu organisieren. Das erste Flugzeug, das nach dem Verrat *Badočios* 1943 auf dem Flugplatz von Bologna landete, war die He-111 von Ganzenmüllers, denn wenn auch niemand wußte, wie die Italiener sich verhalten würden, seine Loks und Waggons gedachte er in der Hand zu behalten, wie er das erst vier Tage zuvor im Doriezbecken getan hatte: Ganzenmüller war bei der Räumung des Kaukasus Tag und Nacht auf allen Frontbahnhöfen zu sehen gewesen, und als es den Sowjets nun gelang, gewaltige Mengen Rollmaterial einzukesseln, da flog Ganzenmüller mit einem Fieseler Storch in das umzingelte Gebiet und organisierte den Ausbruch. Er verstand seine Leute zu überzeugen und er hatte Ideen. Trommelte z. B. 1942 die deutschen Wirtschaftsführer nach Berlin zusammen und setzte sein Programm des »Transportieren auf Vorrat« durch: Lagerfähige Güter wurden im März, April und Mai verfrachtet, so der Herbstverkehr entlastet. Ganzenmüller war ein Phänomen wie Schlieker. Aber Speer fand Dutzende junger Leute, die völlig in ihrer Aufgabe aufgingen - und für die, wie für ihn selber, die Technik »wertfrei« war, es keine Rolle spielte, für *wen* sie arbeiteten. Wenn Speer 1931 der NSDAP beitrug, so weil die die Arbeitslosigkeit statt durch Worte durch Taten bekämpfte. Speer suchte - wie damals Hunderttausende und Millionen - Wirkungsmöglichkeiten. Er wollte etwas schaffen, und daß seine Bauten der Partei dienten, war ihm so gleichgültig wie den Künstlern der Renaissance, die auch nicht gefragt hatten, wie die Fürsten, deren Paläste sie ausschmückten, ihre Macht errungen hatten und wie sie regierten. Für Politik hatte Speer nie Zeit gehabt, und für die hatte auch keiner seiner »jungen Leute« Zeit. Und kann man ihnen das zum Vorwurf machen? War nicht seit Generationen das deutsche Erziehungssystem darauf ausgerichtet gewesen, »tüchtige Fachleute« zu schaffen, die *nur* ihr Fach interessierte? Und handelte Speer, der nun als »Kriegsverbrecher« in Spandau sitzt, anders als die deutschen Raketenpezialisten, die von Russen und Amerikanern »eingesetzt« wurden, oder anders als die deutschen Flugzeugkonstrukteure, die »kassiert« wurden? In einem Augenzeugenbericht aus Podberesje heißt es höchst aufschlußreich: »Professor *Benz* und *Günther* waren alles andere als glücklich darüber, »Gäste der SU« zu sein. Auch in ihrer Brust bohrten das Mißtrauen und die Angst vor dem Unbekannten, das sie in diesem geheimnisvollen, riesigen Land erwarten mochte. Aber als sie Podberesje erreicht hatten, viele gute Freunde vor-

fanden, ihre freilich etwas dürftige Holzvilla beziehen durften und es nun wieder ans Konstruieren ging; als man ihnen beim Projektieren ebenso freie Hand ließ wie dem Konstrukteur Dr. *Baade* von Junkers und dem Ingenieur *Heinson* von Siebel oder dem Geräteingenieur *Thomas*, da atmeten sie sichtlich auf. Bald dachten sie nicht mehr daran, welchem Land sie nun dienten und wozu die Kampf- und Jagdflugzeuge, die sie entwickelten, einmal verwendet werden könnten. Es genügte ihnen, daß sie wieder den Rechenschieber und den Zeichenblock in die Hand nehmen durften ...

Gewiß werden wir auf die Dauer mit einer geistigen Elite dieser Art nicht auskommen. Wir brauchen jeden Tag dringender mit Verantwortungsbewußtsein gepaartes Wissen. Aber schließlich bewies auch Speer dieses Verantwortungsbewußtsein: Unter Einsatz seines Lebens erhielt er - wie noch geschildert werden wird -, was er geschaffen hatte, allen Zerstörungsbefehlen der »obersten Führung« zum Trotz.

Speer verdient schon als der große Gegenspieler Lord Cherwells nicht vergessen zu werden. Noch weniger als der große »Anti-Sabotage-Organisator«. Und schließlich auch, weil selbst sein Versagen Nachkriegsdeutschland half: Wie ausgeklügelt Speers »Lenkungsmaschinerie« auch war, *alle* Vorräte z. B. erfaßte er nie. Und die deutsche Wirtschaft war durch seine Maßnahmen so produktiv geworden, daß sie nicht nur den Speerschen Plan erfüllen, sondern auch noch sehr viel mehr erzeugen konnte - Dinge, die vorsorglich auf die Seite gebracht wurden. Und die ebenfalls entscheidend dazu beitrugen, daß Deutschland die Jahre 1945-48 überlebte.

5 Der Segen des Hamsterns

»Im Herzen des mainfränkischen Landes«, heißt es in einer Ankündigung des Magistrats, »und an der Wasserstraße Rhein-Main-Donau liegt die ehemalige alte freie Reichsstadt *Schweinfurt*, eine Stadt, in der erfinderische Männer eine Industrie von Weltruf geschaffen haben, eine Stadt, die getreu der Tradition einer vielhundertjährigen Geschichte ein reges geistiges und kulturelles Leben pflegt.«

In alten Reiseführern wurden auch noch »Schweinfurts prächtiges Renaissance-Rathaus, die schöne, spätromanische Johanniskirche und das vom Schwedenkönig Gustav Adolf gestiftete Gymnasium« gerühmt. Aber die kann nun niemand mehr besichtigen. Denn im November 1942 schrieb das britische »Ministerium für Wirtschaftliche Kriegführung« an Luftmarschall Harns: »Wenn man ihre lebenswichtige Bedeutung bedenkt, dann bietet die Konzentration der deutschen Kugellagerindustrie in Schweinfurt die Gelegenheit zu einem derart mächtigen Schlag gegen die deutsche Kriegsinindustrie, wie wir ihn in keiner anderen Stadt Nazi-Europas auch nur annähernd führen können. Die Zerstörung dieser Stadt und ihrer Fabriken und die Tötung oder Verwundung der größtmöglichen Zahl ihrer Einwohner versprechen so weitreichende Wirkungen auf die deutschen Kriegsanstrengungen, daß dieses Angriffsziel unter allen Umständen vernichtet werden muß - koste es, was es wolle.«

Und die Briefschreiber hatten recht: Keine moderne Maschine kommt ohne Kugellager aus. Kein Auto kann ohne sie fahren, kein Flugzeug ohne sie fliegen und vor allem keine Werkzeugmaschine ohne Kugellager gebaut werden. Seit in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts der schwäbische Mechaniker und Radrennfahrer Ernst *Sachs* nach einem schweren Sturz im Frankfurter Krankenhaus lag und beim Nachdenken darüber, wie er seine Schlappe wiedergutmachen könne, auf die Idee des Freilaufs kam, dazu Kugellager und Rücktrittsbremse erfand, seither waren solche Lager weltweit unentbehrlich geworden. Sie wurden in allen Größen und Ausführungen hergestellt, hatten den Umfang eines Eherings, aber auch Durchmesser von einem Meter und mehr. Da entstand ein Kugellager-Trust, der 1938 in 57 über die

ganze Welt verstreuten Fabriken 28000 Arbeiter beschäftigte und dessen Geburtsstätte das Werk Ernst Sachs' in Schweinfurt war.

Und hier in Schweinfurt wurden bis zum Zweiten Weltkrieg praktisch *alle* die kleinen, glitzernden Kugeln hergestellt, die die Elastizität und die Härte des besten Stahls in sich vereinen und durch die Verminderung der Reibung ungleich größere Kräfte als die des Niagara sparen. Wäre Schweinfurt Ende 1939 vernichtet worden, so hätte das unendliche Leid verhütet. Aber der erwähnte Brief wurde mehr als drei Jahre später geschrieben. Und er wurde vergeblich geschrieben, denn Harns ließ sich »von Schreibtisch-Strategen nicht dreinreden«. Er lehnte den Angriff auf Schweinfurt zwar nicht offen ab, aber er führte ihn auch nicht durch. Überließ das den Amerikanern und »ihrem verrückten Spaatz«.

Und so wurde Schweinfurt erstmals am 17. August 1943 angegriffen, und die Aktivität der deutschen Jäger bewies, daß die Stadt tatsächlich einer der empfindlichsten Punkte der deutschen Kriegswirtschaft war: die Amerikaner verloren ein Fünftel ihrer Bomber. Erst am ^{14.} Oktober kam es zur »Mission 115«, flogen 383 »Fliegende Festungen« unter Jagdschutz nach Schweinfurt. Und auch sie erreichten so gut wie nichts.

Denn nicht weniger als 60 Viermotorige verpaßten das Rendezvous, und schon östlich Aachen mußten die Jäger wegen Spritmangel umkehren. Und dann tauchten Me-109 und Focke-Wulf-190 und Ju-88 mit ihren fischweißen Bäuchen auf. Stukas? Es waren Stukas! Aber die trugen nun Raketen. Und Dutzende »Fliegende Festungen« wurden zerknittert wie Papier, Bord schützen hinausgesaugt in die eiskalte Höhenluft, langsam knickten die Tragflächen ab. Nur 140 Bomber gelangten bis Schweinfurt. Und dort eröffneten 300 Flakgeschütze das Feuer. Was von den Maschinen, die an der »Mission 115« teilnahmen, schließlich wieder in England landete, war zu einem Drittel so schwer beschädigt, daß sie nie wieder eingesetzt werden konnten. »Dieser außerordentlich große Erfolg der deutschen Jagdwaffe«, heißt es in der offiziellen »Geschichte der strategischen Luftoffensive gegen Deutschland«, »läßt sich nur mit dem Sieg vergleichen, den die britischen Jäger in der Luftschlacht über England errangen.« Zwar wurden die Kugellagerfabriken getroffen. Aber längst nicht so schwer, wie die Amerikaner gehofft hatten.

Auf die gezielten Tagesangriffe folgten deshalb wieder Flächenbombardierungen bei Nacht. Großangriffe wurden am 14. Januar

und am 24. Februar 1944 geflogen. Aber die Kugellagererzeugung ging weiter. Die Amerikaner bombardierten erneut bei Tage, und die photographierten Schäden schienen enorm. Aber Albert *Speer* war nun schon mehr als zwei Jahre im Amt. Er hatte nun längst seinen »Auslagerungsplan« durchgeführt, Maschinen und Arbeiter Schweinfurts auf Ausweichbetriebe in kleinen Dörfern und teilweise in Kavernen verteilt.

Und vor allem: Alle Kugellagerverbraucher hatten längst die Vernichtung Schweinfurts gefürchtet. Keine deutsche Fabrik, die nun nicht seit Jahren Kugellager gehamstert hätte. Alle verfügten über »schwarze« Bestände, und die waren so groß, daß selbst bei völliger Zerstörung aller deutschen Kugellagerfabriken diese Vorräte bis zum Neuaufbau gereicht hätten.

Es scheint grotesk, aber es ist so: Deutschlands Wiederaufstieg wurde durch all diejenigen erleichtert, die Albert Speers Befehle befolgten. Aber nicht minder durch jene, die neben dem staatlichen auch ihren eigenen »Wirtschaftsplan« hatten und die es trotz des ausgeklügelten Erfassungssystems Speers fertigbrachten, nicht nur Kugellager, sondern Nichteisenmetalle und Edelstahl, Werkzeugmaschinen und Arbeitskräfte und alles nur erdenkliche andere »Mangelgut« auf die Seite zu bringen. Die so die Lager »verlagerten«, Vorräte dort versteckten, wo sie nicht durch Harns' Bomber zerstört werden konnten und wo sie sehr oft auch die Requirierer nach ¹⁹⁴⁵ nicht fanden. Wo sie meist ruhten, bis sie - über Nacht - durch die Währungsreform zum Vorschein kamen.

Albert Speer war ein Produktions-Genie, aber auch ein einmaliger Organisator und unter anderem z. B. auch der erste, der Hohriths Gedanken zu Ende gedacht hatte: In Buffalo 1860 als Sohn eines neun Jahre zuvor eingewanderten Österreichers geboren, hatte dieser Hermann *Hollerith* eine Maschine erfunden, die lesen konnte. Er schuf die Lochkarten-»Sprache«, deren Grundelement die Zahl und deren Ausdrucksmöglichkeit damit unendlich ist, aber doch stets streng geordnet bleibt. Und die die mechanische Verarbeitung aller Wirtschaftsdaten ermöglicht: Durch einen Schreibmaschinenartigen Lochapparat übertrug Hollerith durch Zahlen ausdrückbare Begriffe auf dünne Kartonkarten. Er konstruierte eine Maschine, in der diese Karten auf eine Messingwalze zu liegen kamen und von Kontaktbürsten abgetastet wurden. Wo sich ein Loch befand, kam es zum Stromdurchfluß. Der öffnete durch einen Magneten ein Schienenbündel, und ein Rollenwerk trieb die Karten in ein Fach. Die Maschine »las« so die Karten und sortierte sie. Und heute werden auf diese Art stünd-

lich 24000 Karten nach 10 Gesichtspunkten geordnet. Sie werden auch »tabelliert«, ihre Werte registriert oder addiert - so bis zu 50000 pro Stunde bearbeitet. Gewisse Angaben der Karten werden »rückübersetzt«, d. h. in Klarschrift wiedergegeben.

1889 für die Auswertung der amerikanischen Volkszählung erfunden, waren die Hollerithmaschinen 1939 so weit entwickelt, daß sie bei der deutschen Volkszählung dieses Jahres 80 Millionen Karten so vielfältig auswerteten, als ob 5000 Millionen Archivkarten vorhanden gewesen wären. Und diese Möglichkeiten nutzte nun auch Albert Speer, zog aber aus der Technik zugleich auch die organisatorischen Folgen: Wie Normung die Voraussetzung der Serienfabrikation ist, so ist die Umstellung von Worttexten auf lochbare Zahlen die Voraussetzung der mechanischen Buchung. Gefreiter Müller heißt da z. B. 876934, und daß in einer gewissen Spalte seiner Lochkarte 7 steht, bedeutet, daß er fließend Russisch spricht, iz in einer anderen Spalte, daß er sich als Automechaniker bewährte, und 5 in Spalte acht, daß er verheiratet ist und vier Kinder hat. Schon solch eine Kartei war nicht unwichtig, aber Speer tat nun für ganz Deutschland, was einzelne Banken oder Großunternehmen bisher nur für ihre Einzelbetriebe getan hatten. Er »erfaßte« alle Unternehmen. Durch einen Erlaß vom 21. März 1942 kam es zur »Betriebs- und Warennummerung«. Jeder deutsche Betrieb erhielt eine »Reichs-Betriebsnummer«, eine neunstellige Kennziffer, aus der seine geographische Lage und seine fachliche Zugehörigkeit ersichtlich wurden. Ebenso setzte man Nummern für alle erdenklichen Berufe und Spezialkenntnisse ein und legte ein verschlüsseltes Verzeichnis sämtlicher deutscher Erzeugnisse an.

Nun gibt es Millionen Sorten und Arten von Waren. Aber nach einem System, das genügend Raum für neue Artikel läßt, schuf man ähnlich wie im Zolltarif 98 Warengruppen, von denen jede die Aufnahme einer Million Waren ermöglicht, bezeichnete man z. B. mit 00-09 die pflanzlichen Rohstoffe, mit 17-39 Halbfabrikate aus Eisen und Stahl. Der groben Einteilung nach Rohstoffen folgte die feinere nach Bearbeitung und Verwendungszweck, dieser die Eigenart: 68 z. B. hieß »Uhren«. 683620 aber war ein Taschenwecker mit Ankerwerk und 13 Steinen. 40 hieß »Schrauben, Muttern, Nieten«. 40 231 455 10 aber beschrieb völlig eindeutig eine »Sechskantschraube nach DIN 231 mit metrischem Gewinde aus Werkstoff 5 B schwarzblank der Abmessung M 10 mal 60«. Erst so wußte nicht nur der Fabrikant, Käufer und Statistiker genau, womit er es zu tun hatte, sondern diese Zahlen-

kombination versteht auch jede Lochkartenmaschine. Es waren keineswegs nur eine Art »Fingerabdrücke« geschaffen, die jede Warenverwechslung ausschlossen, sondern damit war auch die Wirtschaftsplanung auf eine völlig neue Grundlage gestellt. Es vergingen nicht länger Wochen, ehe Speers Berliner Zentrale wußte, wieviel Blei oder wieviel Meter Kupferdraht dieser oder jener Art da oder dort auf Lager lagen. Das ungeheure statistische Material der deutschen Kriegswirtschaft wurde nicht nur maschinell »aufbereitet«, sondern durch Kombination von Lochkartenmaschinen und Fernschreibern auch sofort verfügbar: Die »Zentralstelle für maschinelles Berichtswesen« in Berlin wußte jederzeit genau über jede einzelne Arbeitskraft wie über alle Produktionsresultate Bescheid.

Oder glaubte das zumindest. Denn wenn auch die Tabelliermaschinen der nach Berlin berichtenden Bezirksstellen Speers ebenso in Ordnung waren wie die einzelnen Lochkartenstanzen der zu überwachenden Firmen, *was* da gestanzt wurde, hing ja von Menschen ab. Auf Tippfehler kam man bald. Aber wenn wesentlich falsch berichtet wurde? Wenn vorhandene Vorräte verschwiegen wurden, und zwar nicht vom Betriebsinhaber, sondern schon vom Materialverwalter? Wenn bei den Zahlen der kranken Arbeitskräfte gemogelt wurde oder man die Produktionsziffern leicht schminkte?

Natürlich gab es Kontrollen. Aber 1945 zeigte es sich: Nach Bombardierungen als Totalverlust eingetragene Maschinen standen in einem Forsthaus (was den »Amis« allerdings ebensowenig an die Nase gehängt wurde wie Herrn Speer). Da fanden sich, wie gesagt, geradezu unglaubliche Mengen Kugellager. Aber auch Millionen Kilometer Kupferdraht oder sorgsam versteckte Nickelvorräte. Deutschland bekam durch Speer als erstes - und bisher einziges - Land der Welt eine »Amtssprache«, die Maschinen lesen konnten, ein allgemeingültiges Code-System. Aber die Deutschen hinderte das nicht, dem immer allmächtiger werdenden Staat zu mißtrauen und zu hamstern. Denn wie der Hamster aus Naturinstinkt weit größere Vorräte anlegt, als er je braucht; wie Feldmäuse und Eichhörnchen und Hunderte Tiere dem augenblicklichen Überfluß nicht trauen, so denkt jeder instinktsichere Mensch an mögliche Notzeiten. Und das erwies sich als Segen, als Deutschland kapitulierte, jede wirtschaftliche und staatliche Organisation wegfiel und es keinerlei Transporte mehr gab. Das nackte Leben wurde allein durch individuelle, lokale Vorräte erhalten. Was es nicht an Ort und Stelle gab, gab es nicht.

Und diese »individuellen« deutschen Vorräte reichten bis zum Winter 1946-47 und teilweise bis zum Sommer 1948. Allerdings, man konnte auch Pech haben: Da war z. B. die Spezialmaschinenfabrik »Fortuna« in Stuttgart-Bad Canstatt. 1945 lag das Werk, das 1903 mit 27 Leuten zu arbeiten begann und das 1943 eine Belegschaft von 1258 hatte, völlig in Trümmern. Da waren die Arbeitspläne und Karteien verbrannt, die Leute in alle Winde zerstreut und da gab es keine flüssigen Mittel, weil schon seit den Kriegszerstörungen nichts mehr verkauft worden war.

Aber da gab es »ausgelagerte« Maschinen und einen herrlichen Vorrat von Präzisions-Kugellagern und von Motoren, von kostbaren Metallen und allem möglichen anderen, was rechtzeitig »organisiert« worden war. Zwar hatten die Fremdarbeiter geplündert, bevor sie am 8. Mai 1945 abmarschierten, aber die fanden nicht viel.

Schon am nächsten Tag war entrümpelt worden, begannen die »Fortuna«-Stammarbeiter mit der Errichtung von Notwerkstätten, und da gelang auch das damals fast Unmögliche, wurden Transportmittel gefunden, um die verlagerten Betriebsteile zurückzubringen, die ja auch vertraglich nur Unterkunft bis Kriegsende gefunden hatten. Und schließlich gab die Militärregierung am 21. Juni 1945 der Firma auch die Genehmigung zur Herstellung von Schärf- und Schleifmaschinen.

Aber am 1. Juli erschien französisches Militär. Die Truppen blieben bis zum 7. Juli, und als sie abzogen, war ihr »Requisitions-Befehl« gründlichst ausgeführt: 122 der modernsten Arbeitsmaschinen der »Fortuna«-Werke waren abtransportiert. Alle Kugellager hatten die Franzosen gefunden, alle versteckten Motoren und praktisch alles, was es an Buntmetallen gab. »Fortuna« - »Glück« -, das klang wie bitterer Hohn.

Dennoch aber exportierten die »Fortuna«-Werke 1950 bereits wieder in 41 Länder in allen fünf Erdteilen. Denn da hatte es einen »Vorrat« gegeben, der noch wichtiger als Kugellager war: Das Werk hatte während des Krieges seine Lehrlinge in einer Lehrwerkstatt in Malberg in der Eifel untergebracht, auch die »verlagert«. Die waren inzwischen zu Facharbeitern herangewachsen, bildeten den Kern der 115 Frauen und Männer, mit denen nach Abzug des Requisitions-Trupps der Betrieb wieder begann. Die »Fortuna«-Leute führten bis zum Herbst 1946 »Füllarbeiten« aus, brachten benachbarte Ernährungsbetriebe und Kleiderfabriken wieder in Gang und waren da auch »in natura«

nicht zu kurz gekommen. Schrott war gesammelt worden und was es doch noch an Vorräten gab. Schließlich hatte man sogar einen neuen Artikel aufgenommen, da stellte die berühmte Maschinenfabrik Messer und Kämme für Schafschermaschinen her, die sonst niemand in ganz Deutschland damals erzeugte und die für die Schafhalter so unentbehrlich waren, daß sie nicht nur gerne gut zahlten, sondern sich ebenfalls mit Naturalien revanchierten.

Entscheidend waren hier also die geistigen »Vorräte« und die menschlichen Reserven gewesen. Und die waren für ganz Deutschland die weitaus wichtigsten. Aber ohne Körper bleibt der Geist ein Gespenst. Auch der genialste Mensch verhungert sehr rasch. Und unzählige »Einmalige« wären verhungert, wenn in Deutschland außer Leuten wie Daimler oder Benz, Diesel oder Siemens nicht auch in Öflingen in Baden ein gewisser Johann Weck geboren worden wäre, jener Mann, der die schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts von dem Pariser Koch *Appert*, später von Louis *Pasteur* und Dr. *Rempel* entwickelten Methoden der Lebensmittelkonservierung durch Erhitzen in luftdichten Gläsern aus den Gelehrtenstuben und Fabriken in die Küchen des Volkes trug. Und der die Haushalt-Konservierung so erfolgreich propagierte, daß »Einwecken« zu einem allgemein gebrauchten Wort wurde und »Weck-Gläser« ein immer bedeutenderer Massenartikel der deutschen Glasindustrie. Allein zwischen 1900 und dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges waren über 250 Millionen Einmachgläser in Deutschland abgesetzt worden, und in den Rationierungsjahren wurden es noch viel mehr. In ihnen hatten sich unschätzbare Werte erhalten. Und derart »dezentralisiert«, waren es ungleich mehr als in den riesigen Lagerhäusern und Silos unserer Häfen, an die allein meist gedacht wird, wenn von »Vorräten« die Rede ist. Denn hier wirkt sich der »Multiplikations-Faktor« aus: wenn sich jeder der 395 000 Einzelhandelsbetriebe, die es 1939 in Deutschland gab, mit nur 1000 Kilo Zucker »eindeckte«, (und die meisten besaßen ein Vielfaches), dann machte das 395 000 Tonnen oder ein Zehntel der »sichtbaren«, d. h. in öffentlichen Lagerhäusern registrierten Zuckervorräte der Welt in den ärgsten Krisenjahren. Hamsterte 1940 jede deutsche Familie nur 10 Kilo Zucker, so waren das noch einmal 3 950 000 Tonnen. Und gewaltige »unsichtbare« Reserven gab es an Textilien, gab es vor allem auch an »Eingewecktem«. Schon 1940 wurden in Deutschland 120 Millionen statt im Vorjahr 70 Millionen Einmachgläser von den etwa 100 Glashütten abgesetzt, die sie regelmäßig herstellten. Und aus dem Verbrauch der (bewirtschafteten) Gummiringe

im Jahre 1943 ergab sich, daß während des Krieges alljährlich mindestens 750 Millionen Gläser mit Obst und Gemüse gefüllt wurden und daß diese häusliche Produktion damit etwa viermal so groß war wie die Friedensproduktion der deutschen Obst- und Gemüseverwertungsindustrie (die nun fast ausschließlich die Wehrmacht versorgte). Und auf dem Land wurden auch viele Gläser mit Fleisch gefüllt, gab es kaum einen Bauernhof, der nicht auch kleine Maschinen zum Verschließen von Dosen besaß und seine Konserven im Futterkocher sterilisierte.

Das »Einwecken« aber war typisch deutsch. In ähnlichem Ausmaß legten nirgends die Hausfrauen selber Vorräte an, und was das für Deutschlands Kriegs- und Nachkriegsernährung - und damit auch für unsere heutige Volksgesundheit - bedeutet, kann gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Brauchbare Zahlen über diese Haushalts-Vorräte bei Kriegsende gibt es natürlich nicht und verlässliche Ziffern über die Lagerhausbestände ebensowenig. Aber immerhin lagen noch im Herbst 1945 in Westdeutschland 2,6 Millionen Tonnen Koks und 2,3 Millionen Tonnen Kohle auf Halde. Da verlor z. B. die AEG nach Kriegsende noch Vorräte im Wert von mehr als 300 Millionen Mark, betrugen die sowjetischen »Material-Entnahmen« bei Siemens gut 500 Millionen. Da fanden die Franzosen in ihrer Zone bis zum 1. Januar 1948 nicht weniger als 43000 »ausgelagerte« Werkzeugmaschinen, die weniger als acht Jahre alt waren, für die sie Requisitionsscheine ausstellten und mit 193 Millionen Mark in die deutsche Reparationsrechnung einsetzten - und unzählige andere, die nicht verbucht wurden. Deutschlands Produktion war bis zur Währungsreform so, daß kaum neue Vorräte gebildet werden konnten. Aber für 1949 werden doch Vorratsbestände von insgesamt 22,2 Milliarden DM ausgewiesen, davon 13 Milliarden in der Hand des verarbeitenden Gewerbes, 7,2 Milliarden beim Groß- und Einzelhandel. Und diese Vorräte waren ebenso ein unentbehrliches Startkapital wie die erhaltengebliebenen Produktionsanlagen.

Daß Vorräte und Maschinen erhalten blieben, war aber keineswegs selbstverständlich. Denn wenn Lord Cherwells blinder Deutschen-Haß das deutsche Produktionspotential erhalten half, so haßte ja auch Adolf *Hitler* in den letzten Kriegsmonaten das deutsche Volk, das »ihn« um den Sieg gebracht hatte und das darum »nicht verdiente, weiterzuleben«. Wenn Cherwell und Vansittard und Morgenthau den Untergang Deutschlands wollten, so schließlich auch Deutschlands »Führer« selber:

Das »Dritte Reich« sollte das letzte Reich der Deutschen sein. Die Sieger - und vor allem die Bolschewiken - sollten hier nur »verbrannte Erde«, nur eine Wüste in Besitz nehmen können.

Und daß es nicht so kam, ist ebenfalls das Werk Albert Speers und seines »Kindergartens«.

Hitlers »Aschen-Krieg«

DIE VERHINDERUNG DER DEUTSCHEN SELBST-ZERSTÖRUNG

Haß macht blind.

Er machte Lindemann und Morgenthau und Vansittard blind, Roosevelt und Churchill.

Aber nicht minder Adolf *Hitler*, Martin *Bormann* und Joseph *Goebbels*. Und die hatten im Winter 1944-45 noch mehr Macht, Deutschland zu zerstören, als Luftmarschall Harns.

Auch Hitler sah nun ein, daß der Krieg verloren war. Aber er gab nicht sich selber die Schuld. Sondern dem deutschen Volk, das versagt hatte und das seiner nicht wert war. Das erklärte er seinen Vertrauten dutzendemal, und das schrie er schließlich an seinem 56. Geburtstag so laut durch die Bunkerräume der Berliner Reichskanzlei, daß alle es hören mußten, die da noch aushielten.

Viele waren das allerdings nicht mehr: *Göring* war mit einem großen Lastwagen-Konvoi nach Süddeutschland aufgebrochen. Immer mehr Kuriermaschinen starteten mit Hitlers Vertrauten nach Mecklenburg, nach Oberbayern, nach Schleswig. Die letzten Lokomotiven wurden vor Sonderzüge gespannt, und der Bunker der Reichskanzlei leerte sich. Kaum jemand wünschte Hitler am 30. April 1945 Glück. Und da brach es aus ihm heraus: Verrat und Versagen, wohin man blickt. Die ganze Luftwaffe müsse aufgehängt werden. Kein General, der nicht ein todeswürdiger Verräter wäre. Die Soldaten feige Memmen. Und wie konnte es auch anders sein? Hitlers Stimme überschlug sich, als er das deutsche Volk unzulänglich, kraftlos, hinfällig nannte, »nicht wert, weiterzubestehen«.

Der Luftwaffengeneral *Christiansen* mußte das mitanhören und der Botschafter *He2vel*, Hitlers Chefadjutant *Schaub* und die Diätköchin, der Hundewärter und Eva *Braun*, denn Hitler lief schreiend durch die Gänge. Dann schloß er sich mit *Borinann*, den Generälen *Keitel*, *Jodi*, *Burgdorff* und mit zwei Stenographen ein und tobte weiter: Immer wieder wollte er wissen, wofür er all die Jahre gekämpft habe, wenn das deutsche Volk doch nur »eine gestaltlose Horde, ein niemals zu formender Brei« sei? »Ich habe meine Kraft an Deutschland verloren und nutzlos vertan!« schrie Hitler. »Denn es *ist* nicht zu retten. Es war meiner *nie* wert. Ich werde ihm keine Träne nachweinen. .

Die Worte gingen unter in Gurgeln und Heulen, und Schaumflocken von Hitlers Mund flogen Keitel und Burgdorff ins Gesicht.

Drei Stunden lang tobte Hitler. Und schließlich sagte er: »Alles ist aus. . . aus. • aus. . .! Was bin ich noch?«

Er war ein menschliches Wrack. Der damalige Reichsprotektor Karl *Frank* schilderte in Nürnberg, wie Hitler im April 1945 aussah: Unrasiert, schmutzig, die ungebügelte Hose voller Flecken. Ein aschgraues Gesicht, aufgeschwemmt und zuckend. Die linke Hand so sehr zitternd, daß er sie mit der rechten festhalten mußte. Und nun war dieses Gesicht schweißbedeckt, Hitlers Kopf wackelte hin und her, und nun war er entschlossen zu sterben. Aber mit ihm sollte *ganx* Deutschland untergehen. Und die Befehle dazu waren längst gegeben. Adolf Hitler hatte 1923 geschrieben: »Eine Diplomatie hat dafür zu sorgen, daß ein Volk nicht heroisch untergeht, sondern praktisch erhalten wird. Jeder Weg, der hierzu führt, ist dann zweckmäßig und sein Nichtbegehen muß als pflichtvergessenes Verbrechen bezeichnet werden.«

Aber im Winter 1944 beauftragte er Martin *Bormann*, der vom Gutsverwalter in Mecklenburg zum Chef der Parteikanzlei aufgestiegen war, der nach Rudolf *Hess'* Friedensmission dessen Amt er geerbt hatte und der die Partei in den obersten Reichsbehörden vertrat, mit der »Total-Mobilisierung«. Bormann übernahm mit seinen Gau- und Kreisleitern die Bildung des »Volkssturmes«, zu dem am 18. Oktober 1944 »alle waffenfähigen Männer zwischen 16 und 60 Jahren« aufgerufen wurden. Bormann mobilisierte im März 1945 auch den Jahrgang 1929 - die Fünfzehnjährigen also -, und selbst Hitlerjungen von 11 und 13 Jahren bekamen »Panzerfäuste«. Bormann bildete den Partisanenverband »Werwolf« und dekretierte den »Aschen-Krieg«.

»Sieg oder Untergang!« war auch die Parole, die *Goebbels* seit dem Winter 1944 ausgab. Daß Deutschland nicht gesiegt hatte, daran waren nun nicht länger allein die Juden und die Plutokraten schuld, sondern mehr noch die deutschen Verräter. Im Grunde das ganze deutsche Volk, das nicht hart und nicht gläubig genug war!

Hitler, Bormann und Goebbels waren sich darin einig: Nichts, aber auch gar nichts durfte dem Feind in die Hände fallen. Nicht ein einziger Wohnraum und nicht die älteste Drehbank. Die Zerstörung aller Bergwerke wurde befohlen und die Sprengung aller Dämme. Die Vernichtung aller intakt gebliebenen Fabriken wie aller Bahnhöfe und Brücken, aller Schleusen und Häfen. »Jeder

Fußbreit deutschen Bodens muß versengt und verbrannt werden!« heißt es im Reichsleiter-Befehl Bormanns vom 22. Februar 1945. Und »Ganz Deutschland muß ein einziges, riesiges Moskau werden!« brüllte Hitler am 20. April 1945. Denn er hatte ja große Vorbilder, nicht *er* erfand die Taktik der »Verbrannten Erde«:

Als Napoleon I. am 14. September 1812 in Moskau einzog, war die Stadt, die damals etwa 220 000 Einwohner hatte, wie ausgestorben. Nicht ein einziger Polizist, kein Beamter, niemand war aufzufinden, nur ein paar hundert Bettler irrten in den Straßen umher und die Verbrecher, die der Generalgouverneur von Moskau, Feodor Wassiljewitsch *Rostopschin* aus den Gefängnissen entlassen hatte.

»Moskau... Moskau... Das also ist sie, die berühmte Stadt!« hatte Napoleon ausgerufen, als er von den Sperlingsbergen aus das zauberhafte Panorama überblickte, die Tausende Kirchen und Klöster und Paläste mit ihren Turmspitzen aus Kupfer und ihren vergoldeten Kuppeln. Und er hatte hinzugefügt: »Es war auch höchste Zeit. . .« *Chateaubriand* schrieb voll romantischer Begeisterung: »Wie eine Fürstin lag Moskau vor ihm im Schmuck aller Reichtümer Asiens und schien als Braut Napoleon, den Bräutigam, beglücken zu wollen..

Aber diese Braut war totenstill. Und dann geschah das Unfaßbare, über das ein württembergischer Offizier berichtet: »Schon in der Nacht des 15. September brannte es in verschiedenen Quartieren der Stadt. . . Am 16. gegen Morgen erhob sich ein heftiger Sturmwind; dies war nun der günstige Zeitpunkt, den die zurückgebliebenen Brandstifter erwartet zu haben schienen; sie krochen aus ihren Schlupfwinkeln hervor und zündeten die ihnen längst bezeichneten Häuser an. Nun loderten von allen Ecken die Flammen empor. Viele von den Brandstiftern wurden von den Soldaten auf der Tat ergriffen, niedergeschossen oder mit dem Bajonett durchbohrt. Als die wütenden Flammen immer mehr um sich griffen, sah man sich vergeblich nach Feuerspritzen um, denn 96 von diesen wurden am Tag vor dem Einrücken der Franzosen abgeführt und die anderen Löschgeräte vernichtet... Das ganze Firmament glich einem brennenden Gewölbe... Der um die Stadt lagernden Armee war dieses Feuermeer ein imposantes Schauspiel. . ., aber den Besonnenen erweckte es Grauen vor der Zukunft..., denn diese Tat des Feindes war ihnen der unumstößliche Beweis dafür, daß der Kampf jetzt erst beginnen würde..

Ein aus Moskau stammender russischer Gefangener, der Graf *Jakowien*, wurde Napoleon vorgeführt, der ihm sagte:

»Meine Truppen haben fast alle Hauptstädte Europas besetzt, aber

keine einzige niedergebrannt. Wie konnten da die Russen selber das heilige Moskau einäschern? Wer war der Gouverneur von Moskau?»

»Der Graf Rostopschin«, antwortete Jakowlew.

»Was ist das für ein Mann?»

»Er ist durch seinen Verstand bekannt, Sire.«

»Das kann sein«, rief der Kaiser, »aber er ist wahnsinnig!«

Aber Rostopschin, der auf dem Schloß Woronzew persönlich die Herstellung der Brandsätze überwacht hatte, deren Formel ihm der englische Mechaniker R. A. *Smith* gab, wußte, was er tat: Napoleons Truppen fanden in Moskau nicht die erhoffte Unterkunft und die dringend benötigten Vorräte. Und der Brand des »heiligen« Moskau stachelte die Volkswut derart an, daß sich Napoleon der Partisanen nicht mehr erwehren konnte. Joseph de *Mais/re* behielt recht, der auf der Kreml-Treppe sagte: »Die Flammen Moskaus verzehren auch Napoleons Glück. Richelieu, von Machiavelli beraten, hätte nichts Entscheidenderes ersinnen können als diese furchtbare Maßnahme. .

Am 18. Oktober 1817 verließ die »Große Armee« die Ruinen von Moskau. Am 28. November, an der Beresina, hörte sie auf, zu bestehen. Kaum 6000 der 600 000 Soldaten, mit denen Napoleon auszog, sahen Frankreich wieder.

Hitlers Rußland-Feldzug hat bekanntlich nicht nur 594000 Soldaten das Leben gekostet. Für die Alliierten bedeutete Deutschland kein Winterquartier und keine dringend benötigten Vorräte. Aber es sollte untergehen wie Moskau. Das deutsche Volk verdiente nicht, weiterzubestehen. Denn Hitler war überzeugt: »Ich war Europas letzte Chance!« Jetzt war der Kontinent dem Bolschewismus ausgeliefert, sehr bald würde der das Erbe der Anglo-Amerikaner antreten - aber zu diesem Erbe sollte wenigstens Deutschlands Wirtschaftspotential nicht gehören! Wie Goebbels es am 22. Februar 1945 in Berlin sagte: »Legt das deutsche Volk die Waffen nieder, so kommt der ganze Osten und Südosten Europas samt dem Reich unter russische Besetzung. Hinter einem Eisernen Vorhang werden dann Plünderungen und Massenabschlachtungen beginnen, die kaum vorstellbar sind... Da werden nur Sklaventiere übrigbleiben, die nichts mehr von der Außenwelt wissen..

Damit war der Begriff »Eiserner Vorhang« geprägt, den Churchill dann in seinem berühmten »Fulton-Manifest« von 1946 verwendete. Damit war aber auch der tiefste Grund des Zerstörungsbefehls enthüllt. »Verbrannte Erde« war die Taktik, die 1918 dem deutschen Rückzug auf die »Siegfried-Stellung« zugrunde lag. Sie

wurde von den Engländern angewendet, als sie 1940 die französischen Kanalhäfen aufgeben mußten. Sie wurde beim deutschen Rückzug aus Nordnorwegen 1944 befohlen. Und nun sollte sie auf ganz Deutschland angewendet werden, um den Bolschewiken ihren Sieg zu vergällen. Ein Führerbefehl vom 20. März 1945 lautet: »Alle militärischen, Verkehrs-, Nachrichten-, Industrie- und Versorgungsanlagen sowie Sachwerte innerhalb des Reichsgebietes, die der Feind für die Fortsetzung seines Kampfes irgendwie sofort oder in absehbarer Zeit sich nutzbar machen könnte, sind zu zerstören 1« Das Oberkommando der Wehrmacht bestätigte diesen Zerstörungsbefehl am 29. März 1945 und erklärte: »Das Ziel ist, im preisgegebenen Gebiet eine Wüste zu schaffen.«

Cherwells Irrtum und Luftmarschall Harns' Blindheit schienen also umsonst gewesen zu sein. Was Lindemanns Deutschenhaß nicht zustande brachte, das schien nun dem Deutschenhaß des deutschen »Führers« zu gelingen. Aber da gab es auch noch verantwortungsbewußte Deutsche. Da war auch noch Albert Speer. Wenn der den Wettlauf mit Harns' Bombern gewonnen hatte, so gelang es ihm schließlich auch, die deutsche Produktionskraft vor Hitler und Bormann und Goebbels zu schützen, indem er deren Befehle systematisch sabotierte.

Speer hatte auch in den letzten Kriegsmonaten noch kaum Glaubliches geleistet: In sechs verheerenden Großangriffen hatten amerikanische Bomber im Februar 1944 die deutsche Flugzeugindustrie praktisch lahmgelegt. Aber drei Monate später war die Produktion höher denn je, denn Speer hatte Edmund *Geile* *her* zum »Generalkommissar für Sofortmaßnahmen« ernannt und dafür gesorgt, daß dem bis zu 360000 Mann gleichzeitig zur Verfügung standen, eine »Reparatur-Armee«, wie es sie kein zweites Mal gab. Geilenberg konnte, was er für die Wiedereingangssetzung von Treibstoffwerken und Flugzeugfabriken brauchte, selbst in Rüstungsbetrieben requirieren. Und so produzierte z. B. auch Leuna, das am 12. Mai 1944 ausfiel, bereits am 22. wieder, genügten hier zehn Tage, um alle Bombenschäden zu beheben.

Synthesewerke wie Leuna waren von Anfang an Speers Sorgenkinder gewesen, und auch Generalfeldmarschall Erhard *Milch* wußte, was ihre Ausschaltung bedeutete, erklärte wiederholt: »Mit diesen Werken steht und fällt die ganze Möglichkeit der deutschen Kriegführung.« General *Spaatz* wußte das ebenfalls. Und als der sich 1944 endlich durchsetzte, geschah, was schon wenige Wochen nach Kriegsbeginn hätte geschehen können:

Von den deutschen Hydrierwerken hingen die Panzerdivisionen und die U-Boote ebenso wie der ganze Heeresnachschub und die Luftwaffe ab. Und diese Hydrierwerke erzeugten zudem (was die Alliierten gar nicht wußten) Stickstoffverbindungen und Methanol, von denen die Munitionserzeugung abhing. Wären die Synthesewerke statt Ende 1944 bereits Ende 1939 zerstört worden, wäre der Krieg binnen wenigen Monaten zu Ende gewesen. Denn dann hätte die Wehrmacht nicht nur keinen Sprit, sondern auch kein Pulver gehabt. Wenn...

Aber Cherwell und Harns gaben ja den Ton an. Auch im britischen Luftstab war man sich im Sommer 1944 darüber klar, daß die Städtebombardierungen nie den Krieg beenden würden. Der Stabschef der RAF, Sir Charles Portal, gab deshalb Marschall Harns den Befehl, die Städteangriffe einzustellen, statt dessen die deutsche Treibstoffindustrie zu vernichten und das Verkehrsnetz lahmzulegen. Die offizielle Geschichte des Bombenkrieges aber stellt lakonisch fest: »Trotzdem widmete das Bomberkommando seine Hauptanstrengung auch in dieser letzten Offensive des Krieges den Städteangriffen.« Harns sabotierte den Befehl. Aber er konnte dennoch nicht abberufen werden, denn er war inzwischen ein »Volksheld« geworden. Er »gab's den Hunnen«, war das Idol seiner Bomberbesatzungen - und wurde nach wie vor von Cherwell-Churchill gestützt. Resigniert stellte Sir Charles Portal fest: »Wir müssen bis nach dem Krieg warten, um zu erfahren, wer von uns beiden recht gehabt hat.«

Aber da gab es auch noch die Amerikaner, und die dachten nun mehr und mehr wie der Militärschriftsteller Francis V. Drake: »Die Engländer gehen wie ein Mann vor, der ein Auto durch Hammerschläge unbrauchbar machen will. Aber es genügt, den Verteiler herauszureißen, damit die Karre steht!«

Das wurde später das große Demontage-Rezept. Das hatte schon seit Jahren aber auch Carl Andrew Spaatz gepredigt. Bis zum 24. Dezember 1943 vergeblich. Aber an diesem Weihnachtsabend ernannte ihn Präsident Roosevelt zum »Commander of the entire American Strategic Bombing Force operating against Germany«, und das bedeutete für Deutschland das Ende.

Das Ende durch einen Deutschstämmigen. . . Denn wortkarg, rothaarig und ein berühmter Pokerspieler, hatte auch Spaatz nicht immer so geheißen, sondern war 1891 in Boyertown in Pennsylvanien als schlichter Karl Spatz geboren worden. Seinem aus Hessen eingewanderten Vater gehörte die Lokalzeitung, der »Democrat«, und Karl half fleißig in der Setzerei mit. Die politischen Beziehungen des Vaters ermöglichten ihm 1910 den Eintritt

in die Kadettenanstalt West Point, und 1915 wurde er Flieger. 1917 kam er als Aufklärer nach Frankreich, aber Feindflüge gab es nicht, er mußte als Ausbildungsoffizier in Issoudun dienen. Dreizehn Jahre lang Major, wurde Spaatz, der inzwischen seinen Namen »entdeutschte« hatte, schließlich durch einen Langstrecken-Flugrekord von 15 i Stunden bekannt. 1939 war er stellvertretender Chef der Planungsabteilung der US-Luftwaffe und setzte durch, daß vor allem schwere Bomber gebaut wurden. 1942 Chef der 8. Luftarmee der USA, ließ Spaatz im August dieses Jahres die ersten 18 »Fliegenden Festungen« zu einem Tagesangriff auf Rouen starten, und als sie alle 18 wiederkamen, erhielt er freie Hand für den Großserienbau dieses Typs. Und mit denen gelang ihm schließlich auch die Vernichtung der deutschen Schlüssel-Industrien, vor allem der Treibstoffwerke.

Natürlich waren diese längst gut geschützt, und als die amerikanischen Großangriffe einsetzten, ließ Speer zur Irreführung der Bomber unweit der bedrohten Werke Attrappen bauen, die ihnen zum Verwechseln ähnlich sahen. Er fälschte Leitstrahlen und verwirrte die feindlichen Radargeräte, aber auf die Dauer half das alles nichts. Wenn bis Ende 1943 in ganz Deutschland durch Feindeinwirkung nur knapp 150000 Tonnen Treibstoff vernichtet wurden, so fielen, als am 1. Mai 1944 die Hydrierwerke Leuna, Böhlen, Zeitz und Lützenkendorf von 935 »Fliegenden Festungen« angegriffen wurden, binnen vierzig Minuten 570000 Tonnen Kohlebenzin-Kapazität aus.

Albert Speer hatte zwar schon 1943 das »Unternehmen Dachs« gestartet und wichtige Betriebe in Kavernen verlagert. Aber das Leunawerk bei Merseburg bedeckte nun acht Quadratkilometer. Es entnahm der Saale alle 24 Stunden 5 7 5 000 Kubikmeter Wasser oder mehr, als alle 14 Wasserwerke Berlins zusammengenommen zu liefern hatten. Leuna hatte eine Belegschaft von 14000 Mann und die Braunkohle, die aus dem nahen Geiseltal in seine 30 Meter hohen und zwei Kilometer langen Kesselhäuser (die größte Kesselanlage der Welt) und in seine Gaserzeugungsanlage kam, die täglich so viel Gas produzierte wie Berlin während einer Woche brauchte; diese Kohle wurde von Schaufelradbaggern gewonnen, die 200 Tonnen wogen und mit ihren Auslegern 90 Meter maßen. Ähnlich war es bei den andern Hydrierwerken. Das 1940 unweit Stettins entstandene Pölitz besaß 26 Kilometer Werksgeleise und 260 km Starkstromkabel. Speer war ein Meister des »Verlagerns«, und mancher Tanzsaal eines Dorfgasthauses war 1945 moderner eingerichtet als die besten englischen Fabriken, und es gab Kavernen, deren Maschinen bei Kriegsende noch nie

verwendet worden waren, als »Reservebetriebe« auf ihren Einsatz warteten. Aber Treibstoffwerke konnte auch er nicht für die Bomber unerreichbar machen. Und wenn Leuna am 22. Mai 1944 wieder arbeitete, so wurde es bereits am 28. erneut angegriffen. Achtzehn weitere Bombardierungen folgten, bei denen allein auf die Leunawerke von 6552 Flugzeugen 18 000 Bomben abgeladen wurden. Und Albert Speer sagte später in Nürnberg: »Mit dem Gelingen dieser Angriffe war der Krieg produktionstechnisch verloren und Deutschlands Kapitulation unausweichlich geworden.«

Im September 1944 waren die deutschen Hydrierwerke nur mehr in der Lage, ein Zwölftel ihrer früheren Kapazität zu nutzen. Und so brandete im Januar 1945 die russische Offensive nicht nur gegen Divisionen los, die nur mehr aus ein paar hundert Mann bestanden, sondern auch gegen Panzereinheiten, die ein Drittel ihrer Fahrzeuge sprengten, um Treibstoff für den Rest zu haben. Da fielen den Russen an der Weichsel 1200 deutsche Panzer unbeschädigt in die Hand, weil sie sich nicht mehr bewegen konnten. Da blieb die Ardennen-Offensive aus Treibstoffmangel stecken und konnten keine neuen Flieger mehr ausgebildet werden, weil es an Sprit fehlte. Als im April 1945 mit einem Angriff auf Lützkendorf die »01-Offensive« der Alliierten praktisch aufhörte, da war Deutschlands Straßenverkehr paralysiert, lag die Binnenschifffahrt still, bewegte sich kein Traktor mehr.

Speer hatte das längst kommen sehen. Und er hatte Hitler nicht nur gewarnt, sondern auch die Konsequenzen für die Zukunft aus der neuen Lage gezogen. Am 30. Januar 1945 richtete er eine Denkschrift an den »Führer«, die mit den Worten »Der Krieg ist verloren. . .« beginnt, die aber auch eine realistische Analyse der noch bleibenden Möglichkeiten enthält, klar und nüchtern schildert, was für die Zukunft des deutschen Volkes getan werden müsse.

Hitler las diese Denkschrift nie, der erste Satz genügte ihm, um Speer mit der Hinrichtung als »Defätist« zu drohen. Und der genügte auch, um Speer die erbitterte Feindschaft Bormanns und Goebbels' zuzuziehen. Aber Speer legte am 15. März 1945 erneut seine Meinung dar, versuchte erneut, der Parole »Sieg oder Untergang« entgegenzuwirken, und schrieb: »Wir haben die Verpflichtung, dem Volk in den schweren Stunden, die es zu erwarten hat, zu helfen... Wenn der Gegner dieses Volk und seine Lebensbasis zerstören will, dann soll er dieses Werk selber durchführen. Wir müssen alles tun, um Deutschland, wenn vielleicht auch in primitivsten Formen, bis zuletzt eine *Lebensbasis* zu er-

O

Bei ihrem Treffen im August 1941 (oben) einigten sich Roosevelt und Churchill auf Idealziele für eine künftige Weltordnung. An den Verheißungen dieser »Atlantik-Charta« sollte Nachkriegsdeutschland jedoch nicht teilhaben dürfen.

verwendet worden waren, als »Reservebetriebe« auf ihren Einsatz warteten. Aber Treibstoffwerke konnte auch er nicht für die Bomber unerreichbar machen. Und wenn Leuna am 22. Mai 1944 wieder arbeitete, so wurde es bereits am 28. erneut angegriffen. Achtzehn weitere Bombardierungen folgten, bei denen allein auf die Leunawerke von 6552 Flugzeugen 18000 Bomben abgeladen wurden. Und Albert Speer sagte später in Nürnberg: »Mit dem Gelingen dieser Angriffe war der Krieg produktionstechnisch verloren und Deutschlands Kapitulation unausweichlich geworden.«

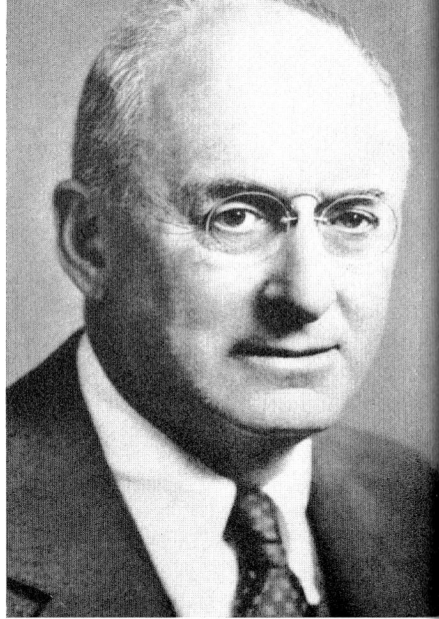
Im September 1944 waren die deutschen Hydrierwerke nur mehr in der Lage, ein Zwölftel ihrer früheren Kapazität zu nutzen. Und so brandete im Januar 1945 die russische Offensive nicht nur gegen Divisionen los, die nur mehr aus ein paar hundert Mann bestanden, sondern auch gegen Panzereinheiten, die ein Drittel ihrer Fahrzeuge sprengten, um Treibstoff für den Rest zu haben. Da fielen den Russen an der Weichsel 1200 deutsche Panzer unbeschädigt in die Hand, weil sie sich nicht mehr bewegen konnten. Da blieb die Ardennen-Offensive aus Treibstoffmangel stecken und konnten keine neuen Flieger mehr ausgebildet werden, weil es an Sprit fehlte. Als im April 1945 mit einem Angriff auf Lützkendorf die »Öl-Offensive« der Alliierten praktisch aufhörte, da war Deutschlands Straßenverkehr paralysiert, lag die Binnenschifffahrt still, bewegte sich kein Traktor mehr.

Speer hatte das längst kommen sehen. Und er hatte Hitler nicht nur gewarnt, sondern auch die Konsequenzen für die Zukunft aus der neuen Lage gezogen. Am 30. Januar 1945 richtete er eine Denkschrift an den »Führer«, die mit den Worten »Der Krieg ist verloren...« beginnt, die aber auch eine realistische Analyse der noch bleibenden Möglichkeiten enthält, klar und nüchtern schildert, was für die Zukunft des deutschen Volkes getan werden müsse.

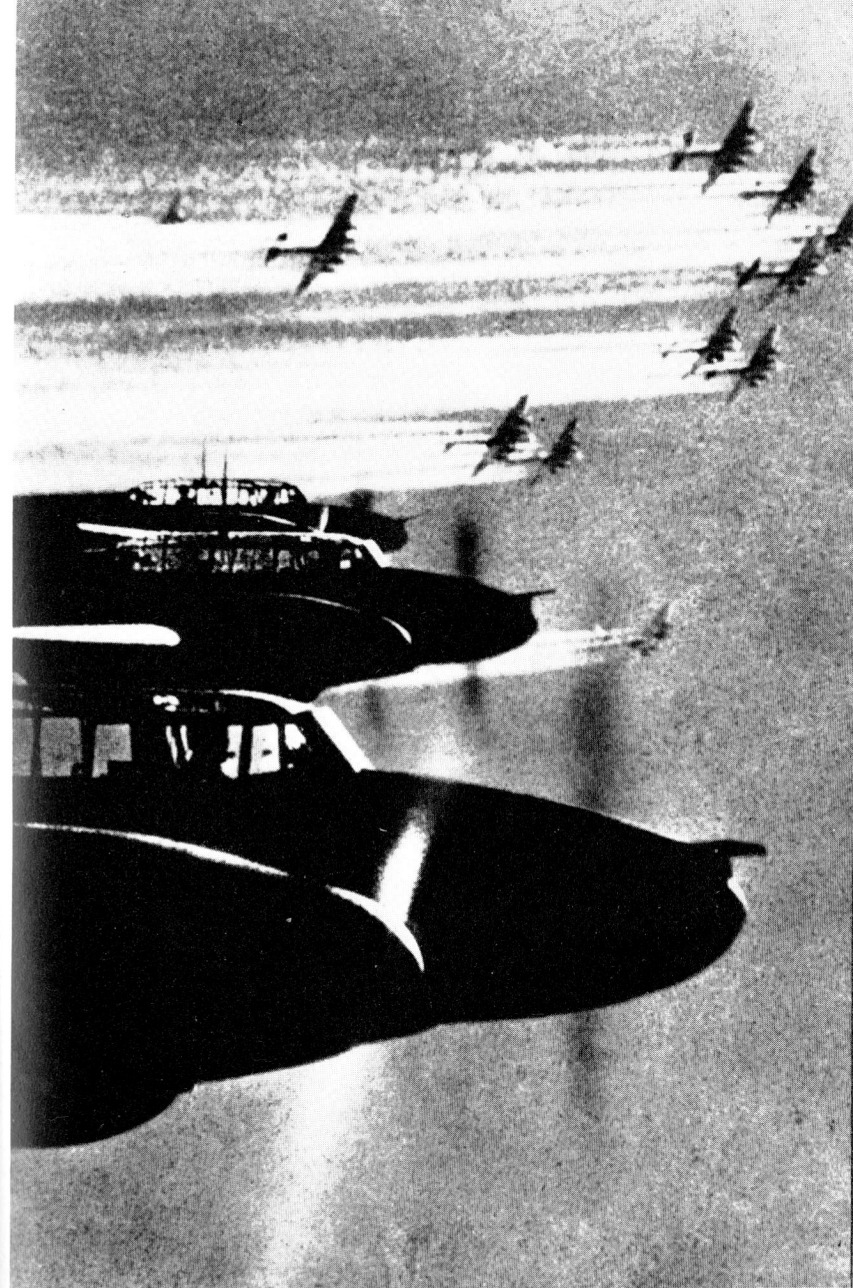
Hitler las diese Denkschrift nie, der erste Satz genügte ihm, um Speer mit der Hinrichtung als »Defätist« zu drohen. Und der genügte auch, um Speer die erbitterte Feindschaft Bormanns und Goebbels' zuzuziehen. Aber Speer legte am 15. März 1945 erneut seine Meinung dar, versuchte erneut, der Parole »Sieg oder Untergang« entgegenzuwirken, und schrieb: »Wir haben die Verpflichtung, dem Volk in den schweren Stunden, die es zu erwarten hat, zu helfen... Wenn der Gegner dieses Volk und seine Lebensbasis zerstören will, dann soll er dieses Werk selber durchführen. Wir müssen alles tun, um Deutschland, wenn vielleicht auch in primitivsten Formen, bis zuletzt eine *Lebensbasis* zu er-



Bei ihrem Treffen im August 1941 (oben) einigten sich Roosevelt und Churchill auf Idealziele für eine künftige Weltordnung. An den Verheißungen dieser »Atlantik-Charta« sollte Nachkriegsdeutschland jedoch nicht teilhaben dürfen.



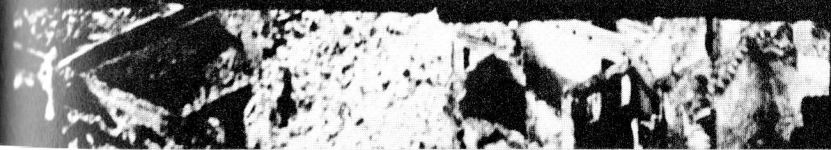
Einflußreiche Deutschenhasser waren Lord Cherwell (oben links) und Henry Morgenthau (oben rechts). Unsere Städte zerbombte der britische Luftmarschall Harris (unten links), kriegswichtige Schlüsselindustrien später US-Fliegergeneral Spaatz (unten rechts).



Insgesamt 1 996 036 Tonnen Bomben wurden während des Krieges von alliierten Flugzeugen über Deutschland abgeworfen. Im Hintergrund des Bildes ein amerikanischer Bomber-Pulk, vorn zur Abwehr aufgestiegene Jagdflugzeuge.

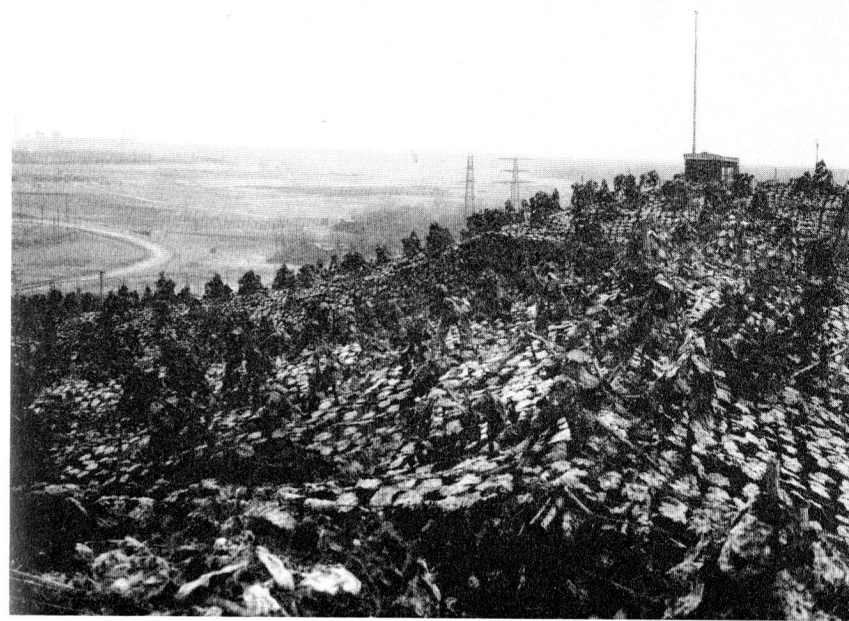


Durch die Städtebombardierung verloren dreieinhalb Millionen Deutsche ihr Heim (oben: Ausgebombte in Köln) und 593 000 ihr Leben (unten: Bombenopfer in Kassel). Wie in Dresden (rechte Seite) wurden überall unersetzliche Kulturwerte vernichtet.





Albert Speer (oben links) gelang während des Krieges die Ausweitung und Erhaltung von Deutschlands Wirtschaftsfundamenten. Zu seinem Mitarbeiterstab gehörten Dr. Ganzenmüller (oben rechts), William Werner (unten links) und Willy Schlieker (unten rechts).



Speer ließ Industriewerke auslagern oder durch Tarnnetze schützen (oben: Chemische Werke Hüls). Die Kugellagererzeugung ging auch nach Luftangriffen auf Schweinfurt weiter (unten: Aufräumarbeiten im Werk der SKF-Kugellagerfabriken).



Als selbst der Einsatz von Kindern (oben) die militärische Niederlage nicht mehr aufhielt, wollte Hitler alle intakt gebliebenen Industrie- und Verkehrsanlagen Deutschlands vernichten. Speer jedoch verhinderte die Ausführung dieses Befehls.

halten... Es muß sichergestellt werden, daß, wenn der Kampf weiter ins Reichsgebiet vorgetragen wird, niemand berechtigt ist, Industrieanlagen, Kohlenbergwerke, Elektrizitätswerke oder andere Versorgungsanlagen sowie Verkehrsanlagen, Binnenschiffahrtsstraßen usw. zu zerstören... Wenn die Gegner sie zerstören wollen, so soll ihnen diese geschichtliche Schande ausschließlich zufallen...«

Diesmal las Hitler Speers Forderungen, und am 18. März 1945 kam es im Reichskanzlei-Bunker zu einem heftigen Auftritt, auch Goebbels und Bormann schrien wild auf Speer ein und forderten seine Verhaftung. Aber Speers Furchtlosigkeit verhinderte sie. Vielleicht auch Hitlers immer offener zutage tretender Haß gegen das eigene Volk, der seine SS-Leibgarde ebenso abstieß wie all seine normal gebliebenen Mitarbeiter, die wie Speer die Verpflichtung fühlten, »dem Volk die Voraussetzungen einer Weiterexistenz zu sichern«.

Hitler hob an diesem 18. März 1945 ausdrücklich das Weisungsrecht Speers auf, setzte ihn als Minister ab. Aber Speer kümmerte sich nicht darum. Er war stets ein schöpferisch Aufbauender, niemals ein Zerstörer gewesen, und so fuhr er jetzt zu jedem einzelnen Gauleiter und zu allen erreichbaren Divisionskommandeuren und beschwor sie, wie auch immer »eine materielle Basis zu bewahren... auf der das Leben weitergehen kann...« Speer riskierte dutzendmal, von Fanatikern niedergeschossen zu werden, erließ »Ausführungsbestimmungen«, die die befohlene Zerstörung in »Lähmung« umdeuteten. Speers Beauftragte saßen überall, und nun sagte er ihnen, wie sie fanatische Parteibonzen oder sture Wehrmachtsoffiziere täuschen konnten: Bald würde sich das Blatt wieder wenden. »Wunderwaffen« waren im Kommen. Und dann brauchte man die jetzt aufgegebenen Gebiete wieder. Also: »nicht zerstören, nur lahmlegen« durch Verstecken wichtiger Maschinenteile, durch Ausbauen eines Zahnrades hier, einer Schaltanlage da.

Unablässig reiste Speer umher, half selber Sprengladungen in Flüsse versenken und Verstecke tarnen. Er rüstete nicht nur seine eigenen Leute, sondern auch die Betriebsführer von mehr als 6000 lebenswichtigen Anlagen mit Maschinenpistolen und Munition aus, bewaffnete den Werkschutz zahlreicher Fabriken und Kraftwerke, stellte binnen zwei Wochen einen »Technischen Notdienst« neuer Art auf: Facharbeiter, die gedient hatten und die wußten, daß sie ihre eigene Existenzgrundlage verteidigten, wenn sie Zerstörungen verhinderten. Speer sprach mit Hunderten und aber Hunderten Bürgermeistern und er nutzte den allgemeinen

halten... Es muß sichergestellt werden, daß, wenn der Kampf weiter ins Reichsgebiet vorgetragen wird, niemand berechtigt ist, Industrieanlagen, Kohlenbergwerke, Elektrizitätswerke oder andere Versorgungsanlagen sowie Verkehrsanlagen, Binnenschiff-fahrtsstraßen usw. zu zerstören. . . Wenn die Gegner sie zer-stören wollen, so soll ihnen diese geschichtliche Schande aus-schließlich zufallen . . .

Diesmal las Hitler Speers Forderungen, und am 18. März 1945 kam es im Reichskanzlei-Bunker zu einem heftigen Auftritt, auch Goebbels und Bormann schrieen wild auf Speer ein und forderten seine Verhaftung. Aber Speers Furchtlosigkeit verhinderte sie. Vielleicht auch Hitlers immer offener zutage tretender Haß gegen das eigene Volk, der seine SS-Leibgarde ebenso abstieß wie all seine normal gebliebenen Mitarbeiter, die wie Speer die Ver-pflichtung fühlten, »dem Volk die Voraussetzungen einer Weiter-existenz zu sichern«.

Hitler hob an diesem 18. März 1945 ausdrücklich das Weisungs-recht Speers auf, setzte ihn als Minister ab. Aber Speer kümmerte sich nicht darum. Er war stets ein schöpferisch Aufbauender, niemals ein Zerstörer gewesen, und so fuhr er jetzt zu jedem einzelnen Gauleiter und zu allen erreichbaren Divisionskomman-deuren und beschwor sie, wie auch immer »eine materielle Basis zu bewahren. .. auf der das Leben weitergehen kann. . .« Speer riskierte dutzendemal, von Fanatikern niedergeschossen zu werden, erließ »Ausführungsbestimmungen«, die die befohlene Zerstörung in »Lähmung« umdeuteten. Speers Beauftragte saßen überall, und nun sagte er ihnen, wie sie fanatische Parteibonzen oder sture Wehrmachtsoffiziere täuschen konnten: Bald würde sich das Blatt wieder wenden. »Wunderwaffen« waren im Korn-nen. Und dann brauchte man die jetzt aufgegebenen Gebiete wieder. Also: »nicht zerstören, nur lahmlegen« durch Verstecken wichtiger Maschinenteile, durch Ausbauen eines Zahnrades hier, iner Schaltanlage da.

(Jnablässig reiste Speer umher, half selber Sprengladungen in Flüsse versenken und Verstecke tarnen. Er rüstete nicht nur seine eigenen Leute, sondern auch die Betriebsführer von mehr als 6000 lebenswichtigen Anlagen mit Maschinenpistolen und Munition aus, bewaffnete den Werkschutz zahlreicher Fabriken und Kraftwerke, stellte binnen zwei Wochen einen »Technischen Notdienst« neuer Art auf: Facharbeiter, die gedient hatten und (Ije wußten, daß sie ihre eigene Existenzgrundlage verteidigten, wenn sie Zerstörungen verhinderten. Speer sprach mit Hunderten und aber Hunderten Bürgermeistern und er nutzte den allgemeinen

Als selbst der Einsatz von Kindern (oben) die militärische Nieder-lage nicht mehr aufhielt, wollte Hitler alle intakt gebliebenen Industrie- und Verkehrsanlagen Deutschlands vernichten. Speer jedoch verhinderte die Ausführung dieses Befehls.

Befehlswirrwarr aus und gab nun Anordnungen nicht nur im eigenen Namen heraus, sondern auch im Namen des OKW und der Reichsbahn. Systematisch verschlimmerte Speer das Zuständigkeits-Chaos der letzten Kriegswochen, um die von Hitler befohlene Vernichtungs-Kampagne zu stoppen. Und er hatte Erfolg: Wenn den von den Alliierten gesammelten Unterlagen zufolge im Wettrennen zwischen Zerstörung und Wiederherstellung im Sommer 1944 noch die deutsche Industrie geführt hatte, so war auch bei Kriegsende im Mai 1945 das deutsche Industriepotential nur um fünfzehn Prozent geringer als auf seinem Höhepunkt, war damit so groß wie 1939: Sowenig wie der Bombenkrieg hatten die Zerstörungsbefehle Hitlers die deutsche Existenzgrundlage zu vernichten vermocht.

Nicht zuletzt dank Albert Speer und seinem »Kindergarten«: Diese »Technokraten« waren unpolitisch gewesen. Aber nur, solange sie nicht die Selbstzerstörungspläne Hitlers und die »Radikalisierung des Untergangs« erkannten. Das rüttelte sie auf, machte sie zu Aktivisten. Und ließ Speer selber zum Attentäter werden: Im Winter 1944 sagte er: »Hitler erhielt seine Berufung vom Volk. Er hat kein Recht, mit seinem Schicksal auch das Schicksal dieses Volkes zu verspielen.« Und Speer beschloß, das Giftgas »tabun« in das Entlüftungssystem des Reichskanzleibunkers einzuführen. Er hatte selber dieses System entworfen, kannte es genau. Er bereite sein Attentat so vor, daß es gelingen mußte. Aber erst seit dem 17. Januar 1945 befand sich Hitler in Berlin. Auch Speer mußte seine Gelegenheit abwarten, und zweimal rettete ein Zufall Hitler das Leben wie schon so oft zuvor. Schließlich konnte Speer am 1. April 1945 die Frischluftanlage »noch einmal überprüfen«. Und da zeigte ihm der Maschinenmeister auch die wenige Tage zuvor auf Befehl Hitlers eingebauten neuen Gasfilter. Nun war der Bunker giftgassicher. Hatte Hitler Speers Absichten geahnt?

Wenig später zog Hitler die Konsequenz aus seinem »Aschenkrieg«, beging er in seiner Berliner Betongruft Selbstmord und ließ er seine und die Leiche Eva Brauns mit 200 Liter Benzin übergießen und zu Asche verbrennen. Wie Spaatz nicht mehr viel Zeit gehabt hatte, Deutschlands *Substanz* zu zerschlagen, so fehlte die schließlich Bormann und Goebbels. Und so arbeiteten die deutschen Bergleute noch, als auf den Halden bereits gekämpft wurde. Da standen Arbeiter an Maschinen, denen kein Dach mehr Schutz bot. Da hörte die Produktion sehr oft erst auf, als die Feindpanzer in den Fabrikhof rollten.

Denn auch was intakt geblieben war, durfte nun nicht länger

genutzt werden. Herr Lindemann hatte ja nicht nur die Vernichtung der deutschen Städte durchgesetzt, sondern auf der zweiten Quebec-Konferenz auch die Annahme des Morgenthau-Planes. Und so versuchten die Sieger nun durch »Demontagen« zu erreichen, was ihren Bombern nicht gelungen war, und durch *Hunger* zu vollenden, was diese begonnen hatten.

Deutschland hätte 1945 wieder beginnen können, wo es 1938 oder 1939 aufhörte. Aber nun gab es kein »Deutschland« mehr, sondern nur »Zonen«, da wurde Deutschland zerstückelt. Und wer immer in diesem unterworfenen Land damals noch selbständig zu denken vermochte, den packte zermürbende Zukunfts-Angst. Denn nicht nur 14 Millionen deutsche Soldaten waren nun Gefangene der Sieger, sondern alle Deutschen. Und nun forderten die Russen 10 Millionen deutsche Zwangsarbeiter zum Wiederaufbau ihrer zerstörten Gebiete. Da »liehen« die Amerikaner den Franzosen zu deren eigenen 280000 deutschen Gefangenen 426000 der ihren, aber Paris wollte überdies noch eine Million deutscher Zivilarbeiter.

Und gab es nicht Vernichtungspläne, die das *ganze* deutsche Volk betrafen? War es wahr, daß alle Deutschen sterilisiert werden würden, wie Theodore Kaufmann es 1941 verlangte? Daß *alle* deutschen Kinder für 25 Jahre ins Ausland verschickt werden sollten, um da als Nicht-Deutsche aufzuwachsen, wie »Vrij Nederland« es 1942 vorschlug? Würde man 30 Millionen Deutsche zum Auswandern nach Übersee zwingen, wie Roosevelts Freund Raymond Clendenin Miller es wollte, um Deutschland völlig von Übersee-Zufuhren abhängig und so »jederzeit blockadereif« zu machen? Würde man Deutschland »re-agrarisieren«, wie Miller, Vansittard und Morgenthau es planten und wie es im September 1944 in Quebec von den Alliierten beschlossen wurde? Würde man... Wie ein Leichentuch senkte sich Verzweiflung über das Reich. Und nur allzu berechtigt, wie sich bald zeigen sollte.

7 Triumph der Heuchelei

THEORIE UND PRAXIS DER ALLIIERTEN KRIEGSZIELE

Zu den »großen Ereignissen« Washingtons gehört die Neujahrs-Botschaft des Präsidenten an den Kongreß, die eine Art moralische Leitlinie darstellt. Am 6. Januar 1941 wurde sie von Franklin *D. Roosevelt* erlassen, der da als »größte aller amerikanischen Aufgaben« die weltweite Durchsetzung der »vier Freiheiten« proklamierte: der Freiheit des Wortes, der Freiheit der Religion; der Freiheit von Not, der Freiheit von Furcht.

Dieses Programm trug Roosevelt zahllose Glückwunschtelegramme gekrönter Häupter und hervorragender Staatsmänner ein und darunter auch eines von Winston *Churchill*, der zugleich anregte, es zu einer »Charta« auszuweiten, die alle Gegner der Nazi-Tyrannie gutheißen konnten. Acht Monate später geschah das. Roosevelt und Churchill trafen sich dazu erstmals an Bord des britischen Schlachtschiffes »Prince of Wales«, das in der Bucht von Placentia auf Neufundland ankerte, und damit die Begegnung der Welt zum Segen gereiche, wurde am Sonntag, dem 10. August 1944 ein Schiffsgottesdienst abgehalten, über den der britische Premierminister berichtet: »Wir alle empfanden diesen Gottesdienst als einen ergreifenden Ausdruck der Einheit des Glaubens unserer beiden Völker. Keiner, der daran teilgenommen hat, wird jemals das Bild vergessen, das sich an diesem sonnigen Morgen auf dem gedrängt vollen Schiffsdeck darbot: die Symbolik des Union Jack und des amerikanischen Sternenbanners, die über der Kanzel nebeneinander hingen, die Schiffsgeistlichen der amerikanischen und der britischen Flotte, die sich in die Verlesung der Gebete teilten, die höchsten Offiziere der Flotte, des Landheeres und der Luftwaffe Englands und der Vereinigten Staaten in einer Gruppe hinter dem Präsidenten und mir, die dicht gedrängten Reihen englischer und amerikanischer Seeleute, die bunt durcheinander gemischt aus den nämlichen Gesangbüchern gemeinsam die nämlichen Gebete und Hymnen sangen, die allen bekannt waren. •

Aber nur zum Singen waren Roosevelt und Churchill nicht zusammengekommen. Sie waren - wie Churchill es sagte - »zusammengetroffen, um die Mittel zur Sicherung ihrer Länder angesichts der nazistischen und deutschen Aggression und der Gefahren, die

sich daraus für *alle* Völker ergeben, zu besprechen. . . « Und sie legten »als Richtschnur bei der Gestaltung ihrer Politik« folgende Grundsätze nieder:

»Erstens: Ihre Länder erstreben keine Vergrößerung, weder territorial noch in anderer Weise.«

»Zweitens: Sie wünschen keine territorialen Änderungen, die nicht mit den frei ausgesprochenen Wünschen der daran interessierten Bevölkerungen übereinstimmen.«

»Drittens: Sie achten das Recht aller Völker, die Form der Regierung zu wählen, unter welcher sie leben wollen. Sie sind nur daran interessiert, die Rechte der Freiheit der Rede und des Gedankens zu wahren, ohne die eine derartige Wahl illusorisch sein müßte.«

»Viertens: Sie werden sich dafür einsetzen, eine billige und gleichmäßige Verteilung lebenswichtiger Produkte herbeizuführen, nicht nur innerhalb ihrer territorialen Grenzen, sondern zwischen den Völkern der Welt.«

»Fünftens: Sie erstreben einen Frieden, der nicht nur die nazistische Tyrannei auf ewige Zeiten unterdrückt, sondern auf dem Wege einer wirksamen internationalen Organisation allen Staaten und Völkern die Möglichkeit bietet, in ihren eigenen Grenzen in Sicherheit zu leben und über die Seen und Ozeane zu fahren ohne Furcht vor gesetzeswidrigem Angriff und ohne die Notwendigkeit, erdrückende Rüstungslasten auf sich zu nehmen.«

Dieser Wortlaut war der von Churchill aufgesetzte englische. Roosevelt schlug einige Änderungen und Zusätze vor, und schließlich hatte die am 12. August 1941 unterzeichnete, endgültige Fassung der »Atlantik-Charta« sieben Punkte. Aber essentiell waren die zitierten, und die blieben wörtlich erhalten. Dieses »Programm« wurde mit allen Mitteln der Propaganda weltweit verbreitet, an das glaubten seither die Völker, wie sie an Wilsons »Vierzehn Punkte« geglaubt hatten, und an diese »Atlantik-Charta« glaubten sogar die Deutschen.

Churchill hatte sie von Anfang an als das gesehen, was sie war: Das grundlegende amerikanisch-britische Bündnis. Er schrieb: »Die bloße Tatsache, daß die technisch immer noch neutralen Vereinigten Staaten mit einer kriegführenden Macht zum Erlaß einer derartigen Erklärung zusammentraten, war erstaunlich. Daß in ihrem Text von der >endgültigen Vernichtung der nazistischen Tyrannei< die Rede war.. . bedeutete eine Herausforderung, die in normalen Zeiten den Krieg bedeutet haben würde. Nicht minder eindrucksvoll war schließlich.., die klare und kühne Erklärung, daß sich die Vereinigten Staaten nach dem Kriege mit uns zusammentun würden, um bis zur Aufrichtung

einer besseren Weltordnung einstweilen die Polizeibefugnisse in der Welt zu übernehmen. .

Das war, in wenigen Worten klar zugegeben, der wahre Sinn der »Atlantik-Charta«, der sich am x. Januar 1942 auch die Sowjetunion und China und nach und nach noch 23 andere Alliierte anschlossen. Alles andere hingegen...

Während diese Charta redigiert wurde, der zufolge der Zweite Weltkrieg angeblich »ein Krieg ohne Eroberungen, geführt für eine Welt des Friedens und der Gerechtigkeit« war, hatte auch ein Mitarbeiter des Richters Samuel *Rosenman* (der Präsident Roosevelts Reden schrieb) viel zu tun, ein Mr. Kaufman. Denn alle hervorragenden Politiker und Publizisten der USA und Englands sowie der nichtbesetzten alliierten Länder sollten Postpakete mit Pappsärgen erhalten. Diese Miniatur-Särge enthielten ein Buch, das die Argyle Press in Newark, New Jersey, herausgab und dessen Verfasser der erwähnte Theodore Nathan *Kaufman* war, den der Verlag als »Präsident der Amerikanischen Friedens-Liga« vorstellte. Das Buch trug den Titel »Germany Must Perish !«

»Deutschland muß untergehen!« und erläuterte einen »Plan für den Aufbau eines dauernden Friedens unter den zivilisierten Völkern«. Eines Friedens, der sehr einfach über »das Verschwinden des Germanismus durch die Sterilisierung aller Deutschen« zu erreichen war, eine »Lösung der deutschen Frage ein für allemal«.

In diesem Buch, das am gleichen Tag erschien, an dem die »Atlantik-Charta« publiziert wurde, steht: »Dieser Krieg ist nicht ein Krieg gegen Adolf Hitler, und es ist auch kein Krieg gegen die Nazis, sondern es ist ein Krieg von Völkern gegen Völker: von zivilisierten Völkern gegen unzivilisierte Barbaren. Man darf 1 litler für diesen Krieg nicht mehr tadeln als den Kaiser für den letzten Krieg oder Bismarck vor dem Kaiser. Diese Männer. waren lediglich der Spiegel, in dem sich die jahrhundertealte angeborene Sucht der deutschen Nation nach Eroberung und Massenmord widergespiegelt hat.«

»Dieser Krieg wird also vom deutschen Volk geführt. Das deutsche Volk muß für den Krieg büßen, sonst wird es immer wieder einen deutschen Krieg gegen die Welt geben. Es darf aber auch nicht die geringste Möglichkeit mehr bleiben, daß ein solcher Krieg sich ereignen könnte, ein endgültiges Halt gegenüber der deutschen Aggression, nicht ein zeitweiliges Aufhören, muß das Ziel des gegenwärtigen Kampfes sein. . . Deutschland hat den totalen Krieg der Welt aufgezwungen. Deutschland muß bereit sein, die totale Strafe zu bezahlen . . . Und es gibt eine und nur

eine solche totale Strafe: Deutschland muß für immer untergehen. In der Wirklichkeit - nicht in der Phantasie.«

».... Natürlich kommen Massenmord und eine Hinrichtung im ganzen nicht in Frage. Abgesehen davon, daß ein solches Verfahren auf etwa 70 Millionen Menschen praktisch nicht anwendbar ist, wären solche Methoden mit den moralischen Verpflichtungen und den ethischen Gebräuchen der Zivilisation nicht vereinbar. Aber man kann die Welt für immer vom Germanentum befreien, indem man die Quellen verstopft, aus denen diese kriegerischen Seelen entspringen: Indem man das deutsche Volk für alle Zeiten daran hindert, seine Art fortzupflanzen. Diese moderne Methode, die der Wissenschaft als eugenische Sterilisation bekannt ist, ist zugleich praktisch, menschlich und gründlich. Sterilisation ist das beste Mittel, die menschliche Rasse von ihren Mißbildungen, den Degenerierten, den Wahnsinnigen und den erblich Verbrecherischen zu befreien.«

»Man darf Sterilisation nicht mit Kastration verwechseln. Es ist eine ungefährliche und einfache Operation. . . die keine zehn Minuten dauert und nach der der Patient sofort wieder an die Arbeit gehen kann. Auch die Operation an Frauen ist, obwohl sie länger dauert, ebenso ungefährlich und einfach. Sie ist tausendfach durchgeführt worden, und es haben sich nie Komplikationen ergeben.«

»Wenn man Impfungen und Serumbehandlungen als Wohltaten für die Gemeinschaft ansieht, dann muß man auch die Sterilisation des deutschen Volkes als eine gesundheitliche Maßnahme, die an der Menschheit zu ihrem eigenen dauernden Schutz gegen den Virus des Germanismus vollzogen wird, betrachten. Ohne die eroberten und annektierten Gebiete hat Deutschland eine Bevölkerung von etwa 70 Millionen, ziemlich gleich geteilt zwischen männlichen und weiblichen Personen. Um den Zweck der Ausrottung der Deutschen zu erreichen, wäre es nur notwendig, etwa 48 Millionen zu sterilisieren, da die Männer über 60 und die Frauen über ⁴⁵ Jahren ausgeschlossen werden könnten.«

»Was die Männer betrifft, so könnte man mit den Armeegruppen als organisierte Einheiten am leichtesten und schnellsten verfahren. Wenn man die willkürliche Zahl von 20000 Ärzten annimmt und voraussetzt, daß jeder ²⁵ Operationen am Tag vollzieht, so würde es höchstens einen Monat dauern, um die Sterilisation durchzuführen. . . Innerhalb drei Monaten könnte der Rest der männlichen Zivilbevölkerung in Deutschland behandelt werden.«

»Da die Sterilisation der Frauen mehr Zeit in Anspruch nimmt, kann man unterstellen, daß die Gesamtheit der weiblichen Bevöl-

kerung Deutschlands innerhalb einer Periode von drei Jahren sterilisiert werden könnte. Die Sterilisation beider Geschlechter, nicht nur des einen, muß als notwendig bezeichnet werden im Hinblick auf die gegenwärtige deutsche Lehre, daß schon ein Tropfen echten deutschen Blutes genügt, um einen Menschen zu einem Deutschen zu machen.«

»Natürlich wird nach der vollendeten Sterilisation in Deutschland keine Geburtenziffer mehr vorhanden sein. Bei der normalen Todesrate von z % im Jahr werden eineinhalb Millionen Deutsche jährlich sterben. Daher wird im Zeitraum von zwei Generationen die Vernichtung des Germanismus und seiner Träger eine vollendete Tatsache sein.«

»... Die Ausführung dieses Planes würde die gegenwärtige Bevölkerung in keiner Weise desorganisieren. . . und das allmähliche Verschwinden der Deutschen aus Europa keine ungünstigeren Wirkungen auf diesen Erdteil haben als das allmähliche Verschwinden der Indianer aus Amerika. .

Kaufman schildert dann im einzelnen, wie der Plan am besten durchgeführt werden könne und wie das entvölkerte Deutschland aufzuteilen sei. Zwischen den Seiten 96 und ⁹⁷ von »Germany Must Perish« findet sich eine Karte, auf der es Deutschland und Österreich nicht mehr gibt: München wie Essen und Erfurt gehören da zu Frankreich, Dortmund und Hamburg zu Holland, Berlin zu Polen, Leipzig, Dresden und Wien zur Tschechoslowakei...

Kriegs-Hysterie, könnte man sagen. Aber lange nach dem Krieg, im Jahre 1948, erschien das Buch »Road to Survival« des amerikanischen Ornithologen William Vogt, das rasch zum Bestseller wurde und dessen Vorschläge die amerikanische Presse ebenso begeistert aufnahm wie die Kaufmans. Und Vogt, der - wie schon der Reverend Malthus zehn Generationen zuvor - das nahe Ende der Menschheit durch Überbevölkerung der Erde prophezeite, schlug vor, statt immer höher werdende Hilfgelder an die »Entwicklungsländer« zu bezahlen, dort Prämien von 50 bis 100 \$ für jeden, der sich sterilisieren läßt, auszusetzen: Nicht nur Ausrottung der Deutschen also, sondern aller Lästigen. Und auch Vogt ging ins Detail. Rechnete zum Beispiel den Japanern vor, daß sie »weltpolitische Komplikationen« nur vermeiden könnten, wenn sie ihre Bevölkerungszahl auf die Skandinaviens beschränkten, auf etwa 14 Millionen. Er gab noch viele andere Ratschläge, um die Reichen reich und die Mächtigen mächtig zu erhalten und vor der »Gier« der Minderbemittelten zu beschützen. Und diese Ratschläge sind sowenig überholt wie die Ideen Theodore

Kaufmans. Denn wurden inzwischen nicht »Verhütungspillen« in den USA entwickelt, nicht aber dort, sondern auf Staatskosten beispielsweise auf Puerto Rico erprobt?

Man kann sagen: Wie Kaufman die Deutschen ausrotten wollte, so Hitler die Juden. Wahnsinnige und Verbrecher gibt es und gab es stets unter allen Völkern.

Aber daß Deutschland von der Landkarte verschwinden müsse, predigten keineswegs nur »Unverantwortliche« wie Kaufman. Georges *Clemenceau* war Frankreichs Ministerpräsident, als er 1917 erklärte: »Es gibt zu Millionen Deutsche zuviel in Europa, wie das schon 1913 Frederic und Begamey sagten.« Er meinte das Buch »L'Allemagne Ennemie«, in dem auf Seite 300 zu lesen ist: »Il y a en Europe vingt millions d'Allemands de trop.« Clemenceau (dessen Bruder Paul übrigens beratender Ingenieur Schneider-Creusots, Direktor der Société Centrale de Dynamite und der Société Générale de la Dynamite et Produits Chimiques war, Leiter der Chambre Syndicale des fabricants et constructeurs de matériel de guerre, Leiter der Munitionsfabrik Châtillon-Commentry etc. etc. und dessen Sohn Michel die Société Adel leitete, die Generalvertretung der Wright-Doppeldecker); Clemenceau war immerhin Vorsitzender der Versailler Friedenskonferenz, als er in Abwandlung des Clausewitz-Wortes vom Krieg als Fortsetzung der Politik mit anderen Mitteln den furchtbaren Satz »Der Friede ist die Fortsetzung des Krieges mit anderen Mitteln« formulierte und den Vertrag von Versailles so abfassen ließ, daß Deutschland zugrunde gehen mußte, wenn es ihn einhielt.

Und waren Lord Cherwell oder Robert Gilbert *Vansittard* »Unverantwortliche«?

Von 1930 bis 1938 »Permanent Undersecretary of State«, war der spätere Lord Vansittard der beamtete Chef des Londoner Außenministeriums, der zwar dem jeweiligen politischen Außenminister unterstand, aber dessen Entscheidungen vorbereitete, ihn in allem zu beraten hatte und der allen diplomatischen Vertretungen Großbritanniens Weisungen erteilte. In den Jahren 1938-41 war Vansittard »Chief Diplomatic Adviser to His Majesty's Government« oder oberster außenpolitischer Berater der britischen Regierung, und noch als solcher veröffentlichte er im Januar 1941 bei Hamish Hamilton in London sein Buch »Black Record: Germany's Past and Present«, in dem es z. B. heißt: »Die Deutschen sind ein Volk von Lustmördern. Die deutsche Geschichte ist eine Prozession freudloser Protzen, die über stumpfsinnige Roboter herrschen.«

Vansittard hatte schon im November 1940 in einer Rundfunkrede gesagt: »Die Deutschen sind eine zynische Horde, die in ihrem Innern immer wild geblieben ist... Stets waren die deutschen Helden aller Gesittung hohnsprechende Gestalten.« Und der darum im Juli 1941 forderte: »Das gesamte deutsche Volk, nicht nur die Nazi-Partei, muß vernichtet werden... damit der Welt der Frieden nach dem Krieg erhalten bleibt.« Und wie Kaufman fand auch Vansittard Zustimmung in den verschiedensten Lagern. Dutzende seiner Artikel wurden in einer der angesehensten englischen Zeitschriften, in »The Nineteenth Century and After«, abgedruckt, und in deren April-Heft 1942 stand z. B. auch im Leitartikel: »Es ist vom englischen Standpunkt aus ungleich besser, die Sowjets am Rhein zu wissen als die Deutschen an der Wolga. Sogar besser die Russen am Rhein statt die Deutschen am Rhein.«

All das ist vorbei, mag man sagen. Aber ist es wirklich vorbei? Etwas »so völlig Undenkbares« wie Moskaus Pakt mit Hitler und später mit Wallstreet nicht auch in Zukunft möglich?

Sollten wir uns nicht schon deshalb an den Triumph der Heuchelei erinnern, den die »Atlantik-Charta« darstellt, weil es heute mindestens ein Dutzend Regierungserklärungen zur deutschen Wiedervereinigung gibt, die wohl kaum viel ehrlicher gemeint sind?

Gewiß, die Deutschen wurden nicht sterilisiert. Aber war das »Verschwinden des Germanismus« nicht auch anders zu erreichen? Konnte man die Deutschen z. B. nicht ebenso gut verhungern lassen? Und das wurde versucht, sowohl durch den Morgenthau-Plan wie durch die Abtrennung der deutschen Ostgebiete. Dennoch leben wir heute »wie die Könige in Frankreich«. Aber nicht nur Deutschland, sondern ganz Westeuropa wurde inzwischen zur »Insel«. Seit Westeuropa de facto eine Autostunde westlich von Wien aufhört, sind wir - genau wie Raymond Cundenin *Miller*, Intimus Präsident Roosevelts, das im September 1941 forderte - »ständig blockadereif«.

Da sind wir derart von unseren Übersee-Lieferanten und Übersee-Abnehmern abhängig, daß diejenigen, die die Seewege beherrschen, uns in der Hand haben und schon durch das Zudrehen des Öl-Hahnes Europa so schwer treffen können, wie das seinerzeit durch die »Fliegenden Festungen« General Spaatz' geschah.

»Tote Geschichte«, all die Ereignisse, die heute zu Jahre zurückliegen? Wenn wir aus dieser Geschichte lernen, dann wird es schließlich so sein. Sonst aber.

»Sterbende Skelette«

DER GROSSE HUNGER: DEUTSCHLANDS »BIOLOGISCHE DEMONTAGE«

Als Vorsitzender der britischen »Rettet-Europa-Jett-Aktion« sagte Victor *Gollancz* im November 1947:

»Die Menschen, die ich in Deutschland sah, glichen lebenden Skeletten. Richtiger: sie sahen wie *sterbende* Skelette aus . .

Mit anderen Worten stellte das gleiche bereits im April 1946 Ex-Präsident Herbert Clark *Hoover* auf der Londoner Welt-ernährungs-Konferenz fest, als er scharf Feldmarschall *Montgomery* kritisierte, der die deutschen Kriegs-Rationen von durchschnittlich 2500 Tages-Kalorien auf 1550 herabgesetzt hatte, und als er erklärte: »Der Mensch braucht bekanntlich zur Aufrechterhaltung seiner Lebens- und Arbeitskraft ein tägliches Minimum von 2300 Kalorien und nicht, wie die Militärregierung in Deutschland zu glauben scheint, von 1550. Und vor allem stehen die ja nur auf dem Papier: In der britischen Zone beträgt der tatsächliche Kaloriengehalt der Tagesration 1040. In der amerikanischen 1275. Und in der französischen Zone werden dem Normalverbraucher 927 und dem Schwerarbeiter 1144 Kalorien zugeteilt. Das sind Hunger-Rationen, die den Verfall der physischen Kräfte wie der seelischen Widerstandsfähigkeit zur Folge haben müssen. .

Und sie *hatten* einen totalen Kräfteverfall zur Folge.

Am 12. März 1947 warnte der Ernährungsrat der deutschen Ärzteschaft: »Das Existenz-Minimum an Fett und Eiweiß ist weit unterschritten.« Da wurden die Untersuchungen der Hygieneabteilung des Völkerbundes veröffentlicht, die 1936 den Mindest-Fettbedarf mit täglich 30 bis 60 Gramm angab, mit 200 bis 1400 Gramm monatlich also, während 1947 in Westdeutschland die Fettration nur 200 Gramm im Monat betrug und es sehr oft überhaupt kein Fett und Fleisch gab.

Die Folgen stellte die Ärzteschaft im September 1947 fest: Bei den Arbeitern waren in den drei Westzonen die Fettreserven des Körpers praktisch ausnahmslos aufgebraucht. Da hatte der Abbau der Organe und Muskeln begonnen. Das durchschnittliche Untergewicht in den Industriestädten betrug 22%,. Als Folge dieser chronischen Unterernährung nahmen Tuberkulose und andere Krankheiten erschreckend zu: Kamen in Stuttgart z. B. 1940 auf je 1000 Einwohner zwei neue Tbc-Fälle, so 1947 durch-

Die Abtretung der Ostgebiete bedeutete aber für Restdeutschland Hunger. Denn die Bevölkerung Ostpreußens und Pommerns, Schlesiens und Brandenburgs war vorwiegend agrarisch tätig gewesen, dieses Viertel Deutschlands lieferte z 5 bis 30 % der gesamten Nahrung. Auf je 100 Einwohner kamen hier 83 Hektar landwirtschaftlicher Nutzfläche statt im Reichsdurchschnitt 45 - und Statt nach 1945 nur mehr 31 in Restdeutschland. Vor allem die abgetrennten Ostgebiete hatten es ermöglicht, daß vor dem Krieg die Eigen-Erzeugung der deutschen Landwirtschaft für 2500 Kalorien pro Tag und Kopf genügte, denn deren Überschüsse versorgten im übrigen Reich rund 22 Millionen mit Kartoffeln, 13 Millionen mit Brotgetreide, 11 Millionen mit Zucker, 1 Millionen mit Butter, 6 Millionen mit Fleisch und ebenso viele mit Schmalz.

Es war nicht zuletzt der Verlust der 114000 qkm uralten deutschen Bodens im Osten, durch den die Eigenerzeugung in Restdeutschland von 2500 auf 1200 Kalorien pro Kopf und Tag fiel, der die Pro-Kopf-Ernten an Getreide von 320 auf 146 Kilo im Jahr senkte, die von Kartoffeln von 690 auf 340 Kilo und der die Pro-Kopf-Versorgung mit Fleisch, Fett und Zucker in Restdeutschland auf ein Zehntel der Vorkriegszeit zusammenschrumpfen ließ. Denn das Teufelische an den Potsdamer Beschlüssen war ja, daß Deutschland nicht nur ein gutes Viertel seiner Vorkriegs-Nahrung genommen wurde, sondern daß sie zugleich die Austreibung aller Deutschen aus allen nichtdeutschen Gebieten vorsahen. Und daß die Sieger zusahen, wie Polen diese Beschlüsse durch die eigenmächtige Austreibung praktisch aller Deutschen auch aus den polnisch verwalteten deutschen Ostgebieten »ergänzte«. Das aber hieß, daß Restdeutschland (wie im einzelnen noch geschildert werden wird) fünfzehn Millionen zusätzliche Esser bekam: Wenn auf dem Gebiet der Bundesrepublik 100 Hektar landwirtschaftlicher Nutzfläche 1939 für 230 Menschen reichen mußten, so 1946 für 368 und heute für 430.

Kamen auf den Quadratkilometer im Altreich 138 Einwohner, so in der Britischen Zone bereits 1946 mehr als 228, und da strömten noch immer mehr Vertriebene und Flüchtlinge zu. Westdeutschland umfaßte 1947 nur wenig mehr als die Hälfte des Reichsgebietes von 1937, aber in dieser Hälfte lebten nun statt ⁷⁰/₁₀₀ rund 75 % aller Deutschen.

Das heißt, sie versuchten zu leben. Denn Potsdam löste einen Teufelskreis aus, der scheinbar nie mehr zu unterbrechen war: dem Elends-Niveau der Ernährung entsprach das Elends-Niveau der Leistung. Mehr als 20 Millionen wertschaffender Menschen

vermochten 1947 nur knapp 40 Milliarden RM Volkseinkommen zu erarbeiten, nicht zuletzt deshalb, weil das wichtigste Wirtschaftsfundament, die Vollernährung, nun fehlte. Weil sie hungerten, produzierten die Deutschen so wenig. Weil sie so wenig produzierten, hungerten sie.

Und das hatten die Sieger immer schon gewollt. Da brachte z. B. am 8. September 1918 der Londoner »Weekly Dispatch«, das Sonntagsblatt der zum Rothermere-Konzern gehörenden »gutbürgerlichen« Millionenzzeitung »Daily Mail«, einen Artikel von F. W. Wile, der den Titel »Die Hunnen von 1940« trägt. Da wurde die Wirkung der britischen Hunger-Blockade untersucht, der im Ersten Weltkrieg 763 000 Deutsche, vor allem alte Menschen, Frauen und Kinder, zum Opfer fielen und die den Ziffern des Reichsgesundheitsamtes zufolge 1915 rund 9, 9% aller Sterbefälle verursachte und 1918 nicht weniger als ³⁷⁰/₁₀₀. Vor allem aber wurde auch die zukünftige Wirkung dieses Hungers von Mr. Wile abgeschätzt: »Nicht nur Zehntausende Deutsche, die noch ungeboren sind, werden körperlich minderwertig sein, sondern auch Tausende Deutsche, die bis jetzt noch gar nicht empfangen sind. . . Und Wile zitierte den Jugendführer Lord *Baden-Powell*, der bei Abschluß des Waffenstillstandes von 1918 prophetisch sagte: »Wir werden bis 1940 warten müssen, um zu wissen, wer den Krieg wirklich gewonnen hat«, voll Optimismus aber hinzufügte: »... die ganze Schwere der Blockade wird das verbrochene Deutschland erst in der Zukunft fühlen. . .« Wile zitierte auch noch einen Dr. *Saleebji*, der meinte: »Die deutsche Rasse geht der Vernichtung entgegen, darüber gibt es keinen Zweifel... Wenn auch die Geburtenziffer sich halten sollte, durch die Blockade wird es 1940 wahrscheinlich doch ein deutsches Volk geben, das an körperlicher Degeneration leidet. . . Einen entsetzlichen Preis wird Deutschland dafür zu zahlen haben, daß es beabsichtigte, Weltmacht zu werden. .

Daß die Blockade nicht mit dem Krieg endete, sondern praktisch erst 1920, das war also bester Kaufman-Morgenthau-Geist und Planung auf weite Sicht: Deutschland sollte in seinen Kindern und Kindeskindern getroffen, es sollte an jeder »Revanche« durch körperliches Siechtum gehindert werden. Tatsächlich ließ auch die körperliche Robustheit des Nachwuchses aus den Jahren des Ersten Weltkriegs sehr zu wünschen übrig. Aber die Kraft eines Volkes beruht nicht auf dem Bluterbe von einer oder zwei Generationen, sondern auf dem unzähligen. »Die Hunnen von 1940« erwiesen sich so als weit weniger geschwächt, als Mr. Wile oder Lord Baden-Powell es gehofft hatten, und so sagte auch der

Blockade-Minister des Zweiten Weltkrieges, Ronald *Cross*, 1940 wiederum: »Wir werden die Deutschen zwingen, den Gürtel Loch um Loch enger zu schnallen, bis kein Loch mehr vorhanden ist!« Und er sagte auch: »Deutschlands System ist totalitär. Es schließt also auch Frauen und Kinder ein. Und so müssen wir auch Frauen und Kinder bekämpfen!«

Der gleichen Meinung war der erwähnte Lord *Normich*, der damalige Informationsminister Churchills, Sir Duff *Cooper*, der am 26. April 1940 in der Londoner »Daily Mail« schrieb: »Wir sind immer noch versucht, in den Begriffen des vorigen Jahrhunderts zu denken, aus dem die Formel vom unschuldigen Zivilisten stammt. Solche Einschränkungen sind in der Epoche des totalen Krieges nicht länger möglich.«

Genau das war auch die These Lord *Cherwe/is*. Wie er »Schuttermengungs-Berechnungen« anstellte, so auch »exakte« Berechnungen über »Minimal-Rationen«, eine Ernährung, an der die Deutschen nicht unmittelbar starben, die sie zugleich aber unfähig zu jedem Wiederaufstieg und jeder Konkurrenz auf den Weltmärkten machte.

Inwieweit auch die Idee der Abtrennung der Ostgebiete von Lord *Cherwell* stammt, ist nicht eindeutig geklärt. Aber historisch völlig eindeutig erwiesen ist: Nicht die Polen setzten die heutige Westgrenze ihres Landes fest, sondern die Engländer. Das »Vorrücken Polens nach Westen« war eine »Konzeption« Churchills und Edens. Winston Churchill selber berichtet über die Konferenz von Teheran: »... Am Sonntag abend, dem 28. November 1943, war Präsident Roosevelt bei uns zu Gast. ... Und als wir nach dem Essen..., im Saal herumgingen, bat ich *Stalin*, auf einem Sofa Platz zu nehmen, und schlug ihm ein kurzes Gespräch über die Frage vor, was geschehen solle, wenn der Krieg gewonnen sei... Wir setzten uns, und *Eden* kam auch hinzu...«

»... Ich sagte, wir hätten den Krieg wegen Polen erklärt, Polen sei deshalb für uns wichtig. ... und ich persönlich sei der Ansicht, daß Polen gegen Westen vorrücken könnte. Wenn Polen dabei einigen Deutschen auf die Zehen träte, so müsse man sich damit abfinden, aber ein starkes Polen sei eine Notwendigkeit. ... Auch Eden hob hervor, was die Polen im Osten verlieren würden, das könnten sie ja im Westen gewinnen..., und ich demonstrierte dann mit drei Streichhölzern, wie ich mir Polens Marsch nach Westen vorstellte. Das amüsierte Stalin, und in dieser Stimmung gingen wir einstweilen auseinander. ...«

Gesagt hatte Stalin während dieses »Gespräches« so gut wie nichts, nur gefragt, ob man denn ohne Teilnahme der Polen neue Grenzen

ihrer Landes ziehen könne. Aber Churchill hatte ihn beruhigt, mit den Polen werde er die Sache schon regeln, und am 20. Dezember 1943 telegraphierte er auch aus Karthago an seinen Außenminister Eden: »Sie müssen den Polen auseinandersetzen, daß sie Europa im ganzen einen Dienst erweisen, wenn sie die gegenwärtig deutschen Gebietsteile bis zur Oder übernehmen. ... weil sie damit die Grundlage zu einer freundlichen Politik gegenüber Rußland und zu einer engen Gemeinschaft mit der Tschechoslowakei legen... Wenn die Polen zustimmen..., können wir der Sache eine feste und klare Form geben. ... , wenn sie dagegen ablehnen, so sehe ich keine Möglichkeit, wie die britische Regierung noch irgend etwas für sie tun sollte. ...«

Polnischen Patrioten wie General *Sikorski*, der bis zu seinem mysteriösen Flugzeugunfall in Gibraltar am 4. Juli 1943 als Premierminister der polnischen Exilregierung in London fungierte, hatte der »Vormarsch nach Westen« sowenig gefallen wie seinem Nachfolger, dem Bauernführer Mikolajczyk. Auch Stalin hatte immer wieder Bedenken, aber Churchill und Eden setzten sich durch und gewannen auch Roosevelt, und so gibt es die Oder-Neiße-Linie als »die gerechte Westgrenze« Polens und die »Curzon-Linie« als dessen »gerechte« Ostgrenze. Im Oktober 1944 hatten die Exilpolen in Moskau auf vier Zehntel des polnischen Staatsgebietes verzichtet - und im Grunde auf *ganz* Polen, denn sie mußten gleichzeitig das »Komitee von Lublin« anerkennen und diesen polnischen Kommunisten in der zukünftigen Regierung 16 Ministerposten zusagen, während sie selber nur 5 bekamen. Am 5. Juli 1945 erkannten auch die USA und England diese Regierung in aller Form an. Das einzige, was die Londoner Polen erreichten, war, daß das nicht bereits am 4. Juli geschah, dem amerikanischen Unabhängigkeitstag...

Ja, der alte Churchill mit seinen dicken Zigarren, das war ein sympathischer Mann, das fanden nach dem Krieg auch sehr viele Deutsche. Jedenfalls die, die dank seiner »großen Strategie« nicht verhungerten. Wie viele das waren, wissen wir nicht, Statistiken wie die über die Hunger-Toten des Ersten Weltkrieges wurden nicht geführt, an denen waren die Besatzungsmächte natürlich nicht interessiert. Aber einer im September 1950 veröffentlichten Übersicht des »Deutschen Städtetages« zufolge starben in westdeutschen Städten zwischen dem 1. Januar 1946 und dem 20. Juni 1948 rund 143 000 Menschen an »Erschöpfung« - und das war ein Drittel aller Toten dieser Jahre. Und da haben wir Berichte wie die des Engländers Victor *Gollanc*, der z. B. am 30. Oktober 1946 an die Londoner »Times« schrieb: »Hier in den Ruinen von Düs-

seldorf, wo wir als Eroberer doch zumindest für das Existenzminimum der Bevölkerung sorgen müßten, kann man nicht ohne unerträgliche Scham lesen, was unser Ernährungsminister, Herr *Strachej*, in Dundee sagte. . . , nämlich, daß wir heute, wenn auch rationiert, etwas mehr Brot und Kuchen essen als vor dem Krieg, 98% des damaligen Fleisches und um fast die Hälfte mehr Fisch... Hier hingegen schätzt ein Experte, dessen Beruf es ist, derlei zu tun, allein in Hamburg die Zahl der an Hunger-odem oder ähnlichem Leidenden auf **100000**; und den Zahlen zufolge, die mir deutsche Gesundheitsämter gaben, wurden in den Krankenhäusern des Regierungsbezirks Düsseldorf im September 53 000 solcher Kranker behandelt... Ich ließ mich, um dem Vorwurf der Übertreibung zu entgehen, in einem Hamburger Krankenhaus mit einem Verhungerten photographieren, der ein paar Stunden zuvor eingeliefert worden war und dessen Todesröcheln begann.. In einem weiteren Brief an die »Times« stellte Gollancz am 15. November 1946 fest: ». . . Es kann keinen Zweifel daran geben, daß z. B. in Hamburg heute die Lungentuberkulose fünfmal häufiger ist als vor dem Krieg... Der Kontrollkommission zufolge gab es im Juli 1946 in Hamburg >nur(1189 Fälle von Hunger-odem..., aber das waren Fälle in Krankenhäusern . . . , und zwischen dem 1. Juli und dem 19. Oktober waren in der Nordrhein-Provinz für jeden Spitalf all 48 nicht hospitalisierte Fälle von Hunger-odem bekannt... Und wenn im September 1946 im Regierungsbezirk Düsseldorf rund **13 000** Menschen mit Hunger-odem in Krankenhäusern lagen, so fanden dort - dem Deputy Regional Commissioner zufolge - rund 25000 weitere keinen Platz. . Und das waren Menschen, die um ihr Leben kämpfen konnten, die frei waren. Die versuchen konnten, im Schwarzhandel oder bei Bauern zusätzliche Kalorien zu erlangen. Millionen Deutsche aber hatten keinerlei Möglichkeiten der Selbsthilfe, denn die saßen hinter Stacheldraht - und das waren zeitweilig zwanzig Millionen. Auch diese hatten zwar nicht ständig Hunger. Denn richtig spürte man ihn erst nach einer Mahlzeit, die nicht sättigte. Beim Auskratzen der Blechbüchse. Da erst wurde einem wirklich jämmerlich zumute. Aber man merkte den Hunger an der Schwäche. Zur Latrine führten drei Stufen, und die zu nehmen war nicht leicht, denn die Kniegelenke gaben ständig nach. Man mußte sie mit den Händen stützen. Das schlimmste aber war, daß man nur mehr ans Essen dachte, an nichts sonst. Es gab ein Siebentel Brot - 540 Gramm - täglich und eine Konservendose dünner Suppe. Der Satz, das waren drei Eßlöffel. Und dann wieder 24 Stunden nichts. Man zog das Unkraut aus dem Kies, zerschnitt es und steckte es

in die Suppe. Das üppigste Unkraut wucherte am Drahtzaun. Aber wer dem zu nahe kam, wurde erschossen. In solch einem Internierungslager starb im November 1947 wie viele andere bekannte Gelehrte auch der Erziehungswissenschaftler Professor Dr. Ernst Krieger an Hungerödem, und ein unbekannter Mitgefangener widmete ihm dieses Gedicht:

*»Seht Ihr dort drüben jenen Mann am Müll?
Es ist der hochberühmte, einstige Gelehrte.
Mit einer müden, traurigen Gebärde
durchstöbert er das Fortgeworfene, -Aufgekehrte -
Ein Mensch.. . ein Mensch, der nicht verhungern will.*

*Wie er jetzt jäh den Zeigefinger streckt
und schmeckend, einem Funde auf der Spur,
den kargen Rest an einer Dosenwand entdeckt,
ihn gierig austreicht und vom Finger leckt -
Da ist er nicht mehr Mensch, nur Kreatur.*

*Doch plötzlich hält er wie erschrocken inne
und neigt das Haupt, als ob er sich besinne,
und starrt feindselig auf das triibe Blech
und hebt es hoch und wirft es heftig weg,
als ob er Freiheit sich damit gewinne.*

*Dann reckt der [Vei]l'gewordene sich ein wenig,
und sieht - da steht er vor der ganzen Welt als König,
der auf sein Reich niemals verrichten will.
Nicht mehr der Gier, der Notdurft untätig.«*

Aber Unzählige entwürdigte die Not - auch außerhalb des Stacheldrahtes. Da durchwühlten überall weißhaarige alte Herren die Mülleimer. Speisereste gab es in denen nicht, denn niemand hatte etwas zum Wegwerfen. Da fand der alte General oder der alte Professor nur ein paar Kartoffelschalen, hauchdünn geschält und völlig vertrocknet. Die bargen sie in ihren Aktentaschen, und daheim kochten ihnen die Frauen daraus eine Suppe... Wie hatte Präsident Roosevelt am 26. August 1944 seinem Kriegsminister geschrieben? »Es ist von äußerster Wichtigkeit, daß jedermann in Deutschland begreift, daß Deutschland diesmal eine besiegte Nation ist. Ich wünsche nicht, daß die Deutschen verhungern. Aber wenn sie mehr Nahrung brauchen, als sie selber produzieren können, dann sollen sie mit Suppe aus den

Feldküchen der Armee versorgt werden. Das wird sie bei bester Gesundheit erhalten, und sie werden ihr Leben lang daran denken. .

Aber Suppe aus Feldküchen gab es für die Deutschen nicht, und die Besatzungstruppen hatten strengen Befehl, »aus hygienischen Gründen« ihren Abfall durch Überschütten mit Petroleum ungenießbar zu machen. Denn Roosevelt war gestorben und sein Nachfolger war Harry Truman geworden, der bekanntlich den Befehl zur Atom-Bombardierung von Hiroshima und Nagasaki gab und der in seinen Memoiren schreibt: »Mit zwölf Jahren hatte ich die ganze Bibel zweimal durchstudiert, einschließlich der Psalmen. Besonders lang beschäftigte ich mich mit den Zehn Geboten und der Bergpredigt. Und ich bin nach wie vor der Meinung, daß man keine anderen Gebote für sein Leben braucht. Und der da auch schrieb: »Gestern verlieh ich den Hinterbliebenen von fünf in Korea gefallenen Helden die Ehrenmedaille. Hoffe, ich werde das nicht wieder zu tun brauchen. Ich bin verdammt sentimental., und mußte schlucken und würgen. Was bin ich doch für ein alter Kindskopf 1«

Wenn die 9,3 Millionen Vertriebenen, die 1960 in der Bundesrepublik gezählt wurden, und die 3,8 Millionen, die es in der Ostzone gab, anderer Meinung sein sollten, weil *Truman* in Potsdam die Austreibung mitbeschloß; oder wenn gar die Angehörigen der gut zwei Millionen Deutschen protestieren wollten, die diese Austreibung nicht überstanden; dann ist das eben die Wirkung der anti-amerikanischen, das heißt der »kommunistischen« Propaganda. Denn unsere heutigen Verbündeten halfen uns *immer...* So sehr, daß sie nicht nur die Selbsthilfe der hinter Stacheldraht sitzenden Deutschen, sondern die von ganz Deutschland unterbanden. Denn wer immer heute an die Hungerjahre zurückdenkt oder sich über sie orientiert, fragt ja erstaunt: Hunger im Land, das Brot aus der Luft gewann? Im Land, in dem die Agrikulturchemie entstand, in dem die erste aller Landwirtschaftshochschulen gegründet wurde; das Saatgut wie Mineraldünger in alle Welt exportierte? Ein Viertel Deutschlands ging verloren. Aber konnten die Erträge, die sich zwischen 1880 und 1940 mehr als verdoppelten, nicht erneut um ein Viertel gesteigert werden?

Hunger in dem Land auch, in dem die ersten Fischverarbeitungs- maschinen konstruiert wurden und das schon seit 188, als in Geestemünde die »Sagitta« in Fahrt kam, Hochseefischfang mit Dampfschiffen betrieb? Und das führend am Walfang beteiligt war? Konnte nicht auch die Meeresnutzung intensiviert werden? Hunger schließlich in einem Land, von dessen Bevölkerung es in

einem russischen Sprichwort heißt: »Setz einen Deutschen auf einen Stein, und er macht Brot daraus«?

Die Deutschen waren 1945 nicht dümmer und nicht fauler als vor dem Krieg. Der Großteil der Industriekapazität war erhalten geblieben, und auch die deutschen Stickstoffwerke konnten Herbert Hoover zufolge 1945-46 noch 700000 Tonnen Reinstickstoff im Jahr herstellen. Sie konnten das. Aber sie durften es nicht. Ebenso wenig wie Deutschland Walfang oder Hochseefischfang treiben durfte. Denn Deutschland war besiegt und sollte besiegt bleiben. »Nie wieder darf die deutsche Flagge die Meere verunzieren!« hatte Lord Vansittard 1943 gefordert, und nun wurde das wahrgemacht, auch für die deutschen Trawler.

Der deutsche Ostseestrand hatte 1939 eine Ausdehnung von rund 1700 Kilometern. Heute entfallen 360 auf die Bundesrepublik, 560 auf die DDR, während 570 km polnisch wurden und 20 km zur Sowjetunion zählen. Da gingen Cranz wie Königsberg, Pillau wie Danzig verloren - aber Ostsee und Haffe hatten nur etwa ein Zwölftel des deutschen Fischfangs gebracht, die großen Eiweißlieferanten waren stets die Nordsee und die Weltmeere gewesen. Und Bremerhaven, das zum größten Fischereihafen der Erde aufgestiegen war, stand Restdeutschland ebenso zur Verfügung wie Cuxhaven oder Altona. Diese Häfen waren schwer angeschlagen, aber sie konnten benutzt werden.

Nur von den Deutschen nicht. Denn wenn die Deutschen Fische wollten, dann sollten sie sie von andern kaufen, wie sie ihr Brot von andern kaufen sollten.

Und wenn sie sie nicht bezahlen konnten?

Die Sieger waren bibelfest wie Truman. Und in 1. Mos. 4,9 fragt Kam:

»Soll ich meines Bruders Hüter sein?«

Von allen Meeren vertrieben

DAS VERBOT DES DEUTSCHEN WALFANGS UND JEDER HOCHSEEFISCHEREI ÜBERHAUPT

Zwei Stunden Eisenbahnfahrt südwestlich von Oslo liegt ein waldumgebener, kleiner Hafen: Sandefjord. Nette Häuser in vielen bunten Farben, 8000 Einwohner, Werft und Werkstätten wie in vielen anderen norwegischen Küstenorten. Aber trotzdem ist Sandefjord etwas ganz Besonderes. Hier gibt es merkwürdige Firmenschilder, steht »Compania Argentina de Pesca, Buenos Aires« neben »Irvin & Johnson, Kapstadt«. Da hat der Welt-Trust »Unilever« ein großes Büro wie bekannte japanische und britische Firmen. Und da liegt vom Mai bis September auch der Hafen voller merkwürdiger Schiffe, die die Flaggen der verschiedensten Nationen führen: Kleine, schnittige Fahrzeuge von 200 bis 300 Tonnen mit überhohen Masten und Kanonen am Bug: die Walfänger. Und daneben ein Dutzend Riesen, denen das Heck fehlt, die da Öffnungen haben, viermal so groß wie ein Scheunentor: den »Slip«, die schiefe Ebene, auf der die Wale in die Fabrikschiffe, die Tran-Kochereien, gezogen werden. Diese größten aller lebenden Tiere, die von Walkrebsen leben, die höchstens fünf Zentimeter lang werden, während Blauwale 30 bis 28 Meter messen, 35 bis 130 Tonnen wiegen oder so viel wie 10 stattliche Mastochsen - und die heute mit ihren Nebenprodukten jeder im Durchschnitt 35 Cxx> Mark wert sind.

Sandefjord ist das Welt-Zentrum des Walfangs, denn von hier fuhr Karl Anton *Larsen* aus, der selbst die Erfahrung gemacht hatte, wie die Arktis, seit Jahrhunderten der einzige Jagdgrund für Wale, immer tierärmer wurde. Kurz entschlossen fuhr er in die Wedell-See und fing am Heiligen Abend des Jahres 1904 den ersten Wal der Antarktis.

Der wurde auf der Insel Südgeorgien, in der Trankocherei von Grytviken, verarbeitet, denn Fabrikschiffe gab es damals noch nicht. Aber sehr bald kam man darauf, daß es viel wirtschaftlicher ist, den Tran auf den Fanggründen selber zu kochen, das Hin- und Herfahren zum Hafen zu sparen, und so sind heute Fabrikschiffe mit 400 oder 500 Mann Besatzung in Betrieb, wahre »schwimmende Fischerdörfer«, die täglich mindestens 20 Wale verarbeiten müssen, um sich zu rentieren, alle 24 Stunden 2000 Tonnen »Walprodukt« herstellen.

Diese Schiffe kommen am Schluß jeder Fang-Saison nach Sandefjord, weil dieser Hafen auf das Überholen und Neuausrüsten von Walfängern spezialisiert ist; weil hier Leute leben, die von der Pike auf dienten und alle Tücken der Antarktis kennen. Hier sind die berühmtesten Harpuniere daheim, Leute wie Lars *Ander- sen*, der als wahrer Star seines Faches bis zu 200 000 Mark Fixum pro Saison bekam, aber ebenso Experten für Fleisch-Sägen und Vitamin-Extraktoren und Walmehl-Trockner. Die Fangzeit ist kurz, der Abschluß durch ein internationales Übereinkommen auf 16 000 Wale pro Saison beschränkt, und so darf es nicht die kleinste Panne geben. Russen wie Japaner, Norweger wie Holländer und Briten versuchen einen möglichst großen Anteil an den 500 oder 600 Millionen DM zu erringen, die diese Wale repräsentieren. Und wer nur den kleinsten Fehler macht, scheidet aus diesem gigantischen Wettlauf aus.

Einem Wettrennen, das der Fett-Hunger der Welt auslöste: Fette sind so lebenswichtig wie Kohlehydrate und Eiweiß, und von denen braucht jeder Mensch, wie gesagt, mindestens 50 Gramm täglich. Das machte bei der Weltbevölkerung des Jahres 1900 etwa 80 000 Tonnen, die alle 24 Stunden der Natur abgerungen werden mußten. Und das summiert sich nun zu 160 000 Tonnen täglich, zu mehr als 100 000 Kilo je Minute. Und schon lange vor 1900 war es überaus schwierig geworden, so viel Schmalz und Butter und Olivenöl zu beschaffen. Bereits Napoleon III. setzte einen Preis für die Erfindung einer »Kunstbutter« aus, die die Fettversorgung erleichtern sollte.

Das brachte 1868 *Mtge-Mouris* »Margarine«, die zwar zuerst aus tierischen Fetten hergestellt wurde, die auch unmittelbar verzehrt werden konnten, mehr und mehr aber aus Pflanzenölen, vor allem Palmöl und Sojabohnenöl, denn im Jahre 1902 war es dem deutschen Chemiker Wilhelm *Normann* gelungen, mit Hilfe von Nickel-Kontaktstoffen flüssigen Fetten Wasserstoff anzulagern, sie so fest zu machen und ihnen zugleich jeden unangenehmen Geruch und Geschmack zu nehmen. Und damit war auch Waltran für die Margarine-Erzeugung verwendbar geworden, stieg der Weltverbrauch an Tran von im Jahre 1910 rund 284 000 Fässern zu 200 Litern bis 1937 auf mehr als 2,7 Millionen. Heute werden jährlich etwa 400 000 Tonnen Waltran gewonnen statt höchstens 20 000 zu Beginn des Jahrhunderts. Und nur weil uns nun auch die Fettquellen des Meeres zur Verfügung stehen, konnte z. B. der deutsche Margarineverbrauch von 2 Kilo im Jahre 1900 auf etwa 12 Kilo heute gesteigert werden, beträgt er nun in Norwegen und in den Niederlanden 24 Kilo pro Kopf und Jahr.

Ohne die Begründung der Fett-Chemie durch Wilhelm *Normann* wäre das so unmöglich gewesen wie ohne die Harpunier-Kanone, die der Büchsenmacher *Cordes* aus Bremerhaven erfand. Aber gerade als es Fett dringender denn je brauchte, wurde Deutschland vom Walfang ausgeschlossen. Deutschland war vor dem Krieg der größte Walöl-Verbraucher der Welt. Zu den 95 000 Tonnen, die es 1938 selber gewonnen hatte, traten 1 200 000 Tonnen Importe. Als es noch reichlich Butter und Schmalz gab, standen dem Altreich also auch noch 2 150 000 Tonnen Margarinerohstoffe zur Verfügung. 1945 aber waren es Null Komma Null. Und nie wieder sollte Deutschland am Walfang teilnehmen dürfen: Die fünf deutschen Walfang-Mutterschiffe, die bei Kriegsausbruch aufgelegt werden mußten und dann als Lagerräume dienten, wurden von den Alliierten beschlagnahmt. Jeder Versuch, das Fangverbot rückgängig zu machen und die Erlaubnis zum Umbau alter Frachter in Fabrikschiffe zu erhalten, scheiterte.

Der erste war im Frühjahr 1947 gemacht worden, als der Speisefettverbrauch in den Westzonen auf 2,6 Kilo je »Normalverbraucher« und Jahr absank gegen die 27,5 Kilo, die 1938 auf den Kopf der Bevölkerung gekommen waren: Die Verwaltung für Wirtschaft in Minden legte einen »Selbstversorgungsplan« vor und verwies auf ein Schiff von 27 288 BRT, das leicht zu einer Trankocherei umgebaut werden konnte. Mit dem Erfolg, daß nicht nur das Walfang-Gesuch glatt abgelehnt, sondern sofort auch dieser »vergessene« Frachter beschlagnahmt und für 200 000 Mark nach England verkauft wurde, obwohl sein Schrottwert über eine Million betrug. Und obwohl der schon in der ersten Fangsaison 21 000 Tonnen Walöl im damaligen Wert von 7 Millionen \$ oder, zum Militärkurs, von 70 Millionen Mark hätte heimbringen können, dieses Fett einem Fünftel der gesamten damaligen Fettzuteilung an die westdeutsche Bevölkerung gleichgekommen wäre.

Aber wenn man Deutschland *nur* den Walfang verboten hätte! Wie es das Meer nicht als Fettquelle nutzen durfte, so praktisch aber auch nicht als Eiweißquelle: Jeder Hochseefischfang überhaupt war Deutschen verboten, alle Schätze des Meeres waren vorerst Deutschland unzugänglich, obwohl »das Feld, das nicht bestellt zu werden braucht«, Platz für alle bietet und mit seinen 360 Millionen Quadratkilometern im Vergleich zu den 15 Millionen des Festlandes riesig ist. Und viele Hunderte Meter tief ist es fruchtbar statt nur wenige Handbreit wie unsere Acker. Denn da gab es ja den »Plan für den Nachkriegsstand der deutschen Wirtschaft« entsprechend den Beschlüssen der Berliner Konferenz vom

8. März 1946«, und dessen Absatz III beginnt mit den Worten: »Zwecks Vernichtung des deutschen Kriegspotentials ist die Erzeugung. . . von Seeschiffen aller Typen verboten und wird dieser vorgebeugt werden.« Zu diesen Seeschiffen gehörten auch die Trawler und alle modernen Fischereifahrzeuge überhaupt - und so wurden auch die letzten Reste der deutschen Fischereiflotte beschlagnahmt. Da waren zudem noch die Kontrollrats-Direktiven Nr. 33, 37^{und} 44/4, die jede Hochseeschiffahrt ausschlossen, auch jede Fahrt zu entfernten Fangplätzen. Und als die Alliierten die ältesten der von ihnen beschlagnahmten Fischereifahrzeuge an Deutschland wieder verpachteten, da sorgte der »Fishery Control Board« dafür, daß alle reichen Fangplätze für die Deutschen »off limits« blieben: Erst 1953 durften sie z. B. wieder auf den Neufundland-Bänken fischen und erst seit 1958 wiederum vor Labrador.

Begonnen hatte die deutsche Hochsee-Fischerei im Jahre 1885 mit der Dienstadtstellung der »Sagitta« aus Geestemünde, dem ersten aller deutschen Fischdampfer, der 148 Bruttoregistertonnen, 12 Mann Besatzung und eine Maschine von 275 PS besaß. Bahnbrecher war die Fischfirma F. Busse. Der Erlös der ersten Fangreise betrug 220 Mark.

Aber drei Jahre später gab es bereits Fischauktionen in Hamburg-Altona, Cuxhaven und Bremerhaven, wurden dort etwa 2000 Tonnen Fisch versteigert, und bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges waren es etwa fünfzigmal so viel. Durch diesen Krieg und die alliierten Beschlagnahmen, die ihm folgten, gingen 169 deutsche Fischdampfer verloren. Aber damals gab es noch kein Bauverbot, und so wurden sie durch modernere ersetzt. Außerdem kam es durch die Hungerjahre 1915-20 auch zur Mechanisierung der Fisch-Industrie, zu deutschen Pionierarbeiten, die vielleicht noch bedeutender für die Welt wurden als Normanns Fettchemie: Da gründete im Juli 1919 Rudolph M. J. Baader in Lübeck den »Nordischen Maschinenbau«, erfand er die ersten aller brauchbaren Entgrätungs- und Filetiermaschinen.

Als Sohn eines Schlossermeisters 1888 in Leipzig geboren, hatte Baader Maschinenbau studiert, war viel in der Welt herumgekommen und hatte dann in Lübeck die Tochter eines Fischkonservenfabrikanten geheiratet. Mit Fisch hatte er bisher nichts zu tun gehabt. Aber Baader sah die Folgen der Hungerblockade. Er interessierte sich für Ernährungsfragen und erkannte die ungeheuren Möglichkeiten der Meeresnutzung, sah in »NML« nicht nur die Anfangsbuchstaben von »Nordischer Maschinenbau Lübeck«, sondern auch die von »Nahrung-Meer-Leben«. Baader

wußte, daß Deutschland nur durch vervielfachte Anstrengungen wieder hochkommen konnte und daß es konkurrenzfähiger denn je sein mußte und daß dabei auch eine große Rolle spielte, *was* gegessen wurde: Fischessen bedeutet Eiweißaufnahme ohne den verlustreichen Umweg über den Tiermagen. Japan z. B. konnte stets billiger als andere exportieren, nicht weil seine Arbeiter hungerten, sondern weil sie sich ungleich rationeller ernährten als die Europas und Amerikas. Japan deckte immer schon seinen Eiweißbedarf zu drei Zehntel in Form von Fischen, zu ebenfalls etwa drei Zehntel durch Reis und zu etwa einem Fünftel durch Sojabohnen. Und das gab ihm eine gewaltige Überlegenheit, denn so wurde jede gewonnene Kalorie den Menschen direkt nutzbar gemacht. Die Fleisch- und Speckesser dagegen müssen das Acht- bis Zehnfache der Kalorien ernten, die sie in Form von Fleisch, Tierfett oder Milch zu sich nehmen, denn den Unterschied brauchen die *Tiere* zum Leben.

Baader wollte deshalb auch in Deutschland den Fischverbrauch steigern, und zwischen 1913 und 1938 erhöhte dieser sich auch von 8,6 Kilo auf etwa 13 Kilo je Vollperson. Aber dazu mußten keineswegs nur moderne Trawler gebaut werden, durch die die Fänge im gleichen Zeitraum von rund 96000 Tonnen auf 718000 im Wert von 104 Millionen Mark stiegen. Fische müssen gereinigt, geköpft und entgrätet, filetiert oder konserviert werden, und wenn es auch längst eine Konserven-Industrie gab, so geschah die Fischbearbeitung von Hand wie seit Jahrtausenden. Die hatte nicht mit der Modernisierung des Fischfangs selber Schritt gehalten, und je größer die Fänge wurden, desto schwieriger wurde es so, sie rasch genug aufzubereiten. Und natürlich nicht nur in Deutschland, sondern überall, wo es Dampftrawler gab.

Und natürlich war auch schon vor Baader versucht worden, Entgrät- und andere Fischverarbeitungsmaschinen zu bauen, und auch Baaders Schwiegervater hatte das getan. Aber der ging wie alle andern von der Beobachtung der Handarbeit aus, versuchte die Handbewegungen nachzuahmen. Und das mußte ebenso erfolglos bleiben wie die Versuche, Flugzeuge zu bauen, die wie die Vögel flogen. Baader ging als erster von der Eigenart der Fische aus. Er studierte ihren Knochenbau wie die verschiedenen Eigenschaften der Haut, stellte durch Tausende Messungen die Durchschnittsgrößen fest und kam so nach sechs Jahren harter Arbeit und zahlreichen Mißerfolgen 1925 zu einer Maschine, die Heringe genau hinter dem Kiemendeckel köpfte, gleich, ob sie 24 oder 34 Zentimeter lang waren. Und die natürlich auch alles andere tat, um den Fisch verbrauchsfertig zu machen: Die schnitt nach dem

Köpfen einen schmalen Bauchstreifen mitsamt den Bauchflossen ab und öffnete so die Bauchhöhle des Herings. Der dritte Arbeitsvorgang verlängerte diesen Schnitt bis zur Schwanzwurzel und entfernte Eingeweide und Milch oder Rogen. Nun lagen die Mittel- und Seitengräten frei und konnten herausgenommen werden. Im Fischinnern gibt es eine schwarze Haut, die unappetitlich wirkt, und so wurde auch die maschinell herausgeputzt. Schließlich wurde der Hering in zwei Filethälften getrennt und wenn nötig der Schwanz beseitigt und der Fisch in verarbeitungsgerechte Stücke zerteilt.

Sieben verschiedene Arbeiten führt solch eine Maschine also aus und dabei darf der Abfall nicht größer sein als bei der Handarbeit, und da muß das alles weit rascher gehen: Eine Heringsmaschine bearbeitet heute oft 25 00 Kilo pro Stunde, leistet, was „*viel*“ fleißige Frauen leisten könnten - falls es die gäbe. 50 Kilo pro Minute werden verpackungsreif gemacht, und während der Hauptfangzeit des deutschen Schleppnetz-Herings, von August bis Oktober, laufen die Maschinen meist 56 Tage hintereinander ohne Unterbrechung, werden sie in drei Schichten bedient. Und was das an Robustheit erfordert, ist klar.

Wie gegen technische Schwierigkeiten hatte Baader gegen die konservative Einstellung der Fischwirtschaft zu kämpfen gehabt. Er schrieb Bücher, die heute Standardwerke sind, studierte nicht nur die Eigenarten der verschiedenen Fische, sondern auch die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Verarbeitung, die Fanggründe, Absatz- und Werbemethoden. Er hielt seine Fabrik über Wasser, indem er »Konventionelles« herstellte, aber das Vermögen seiner Familie war doch so gut wie »verbuttert«, als er 1927 den ersten Auftrag auf 15 seiner Heringsmaschinen bekam, die er nicht verkaufte, sondern wie alle späteren vermietete, um sie so ständig instand halten und verbessern zu können.

Aber damit war auch das Eis gebrochen. Noch im gleichen Jahr konnte Rudolph Baader eine Großfisch-Filetiermaschine liefern, die pro Minute 20 Schellfische, Kabeljaue oder Seelachse köpfte, enthäutete und zu fertigen Filets verarbeitete, und heute ist der Nordische Maschinenbau Lübeck ein Weltbegriff, laufen Baadermaschinen in Hammerfest wie in Japan. Mit ihnen sind auch die sowjetischen Fangschiffe ausgerüstet, die die Howaldt-Werft Kiel baute und die nun die modernste aller Fischereiflotten bilden.

Denn wie beim Walfang kam man auch beim Fischfang dahinter, daß die Verarbeitung auf den Fischgründen vorteilhafter ist als das ewige Hin und Her zu den Heimathäfen. Ebenso wenig wie die feste Erdoberfläche sind die Ozeane gleichmäßig fruchtbar, so

vielfältig wie Salzgehalt und Temperatur sind die Fangergebnisse, und so setzen die Trawler Kurs auf Labrador-Neufundland. Oder auf Davis-Straße-Westgrönland. Ihr Ziel sind das Kap Farewell und die Dänemarkstraße oder die Lofoten, die Malangen und die Barentssee. Tausend oder zweitausend Meilen weit ziehen sie ins Reich der Stürme, der Eisberge und des Nebels. Unter einem schneeschwarzen Himmel braust die Bugsee. Schneeböen zucken heran. Aber dann ist der Fangplatz erreicht, dem die Schiffe Dutzender Nationen zustreben. Dann wird Tag und Nacht gefischt, immer wieder die pralle Traube des Netzsteerts hochgezogen. Der Zweite Steuermann öffnet den kunstvoll gebundenen Knoten der Codleine. Der Boden des großen Sackes öffnet sich, und eine Lawine zappelnder Fischleiber überschwemmt das Deck.

Haben die - mit Wassereis vermischte - den Laderaum gefüllt, geht es mit Volldampf heim, denn die ersten bekommen die besten Preise. Auch moderne Fischdampfer sind verhältnismäßig klein, weshalb lange nur Fanggründe auszunutzen waren, die nahe den Verbrauchsgebieten liegen. Mehr als 20 Tage durfte keine Fangreise dauern, denn länger hielt der Fisch sich nicht.

Heute aber gibt es, wie gesagt, Fisch-Fabrikschiffe und kombinierte Fang-Verarbeitungsschiffe, denn inzwischen wurde ja auch das Tiefkühlen erfunden. Heute kann praktisch überall gefischt werden, weil die Tiefkühlräume der großen schwimmenden Fischfabriken die verbrauchsfertige Ware unbeschränkt lange frischhalten und diese Fabriken monatelang auf hoher See bleiben können.

Die technische Lösung des Tiefkühlens an Bord und des Verarbeitens an Bord war also für die Weltfischerei - und damit die Ernährung der Menschheit, die heute jährlich 45 Milliarden Kilo »Fischeiweiß« erntet oder dem Meer Nahrung entnimmt, die sechzig Millionen Mastochsen entspricht - mindestens ebenso wichtig wie der Übergang vom Segelkutter zum Fischdampfer. Und auch das war eine deutsche Pioniertat. Denn die ersten Versuche mit Tiefkühlanlagen an Bord eines Fischdampfers machte das Reichsernährungsministerium im Jahre 1938. Und das erste Tiefgefrier-Fabrikschiff der Welt war die »Weser«, die 1940 in Dienst gestellt wurde und während des ganzen Krieges in der Ostsee fischte.

Während des Krieges. Aber nicht nach dem Krieg. Denn alles, was von Deutschlands Fischereiflotte, die 1940 insgesamt 406 Einheiten umfaßte, durch den Krieg kam, wurde, wie gesagt, 1945 beschlagnahmt. Und das bedeutete, daß 1946 weniger als 6,5 Kilo Fisch statt vor dem Krieg 13 Kilo auf den Kopf der Bevölkerung

kamen, während gleichzeitig auch der Fleischverbrauch von 50 Kilo (1 - 8) auf 4-5 Kilo (1946/47) sank.

Und dabei waren die Alliierten hier noch gnädig gewesen, hatten sie Deutschland 87 der kleinsten und ältesten beschlagnahmten Fischereifahrzeuge »zeitweilig« (und gegen hohe Chartergebühren) überlassen, und diese waren es, die 1945 rund 38000 Tonnen oder ein Zwanzigstel der Vorkriegsfänge einbrachten. Durch sie konnte im Jahr darauf in Bremerhaven auch die »Insulin-Gesellschaft« gegründet werden, deren Leute - »die Insuliner« - an Bord der Fischdampfer gingen, um die Bauchspeicheldrüsen der Fische, vor allem der Kabeljaue, zu sammeln, weil damals aus anderen Quellen Insulin für Deutsche nicht zu haben war und Tausende und aber Tausende Diabetiker durch den Insulinmangel starben.

Wie die Fischdrüsen wurden nun die »Graxen« verwertet, der beim Trankochen anfallende Rückstand, der früher über Bord ging und nun Nahrungsfett gab. Jeder Rest Leber wurde zu Lebertran verarbeitet, denn das war nun ein ganz großer Schwarzmarktartikel. Insgesamt konnten 1946 von deutschen Schiffen 176000 Tonnen Fisch gefangen werden. Da die Ernährungslage immer katastrophaler (und das Verhältnis der Angloamerikaner zu den Russen immer schlechter) wurde, revidierten die Alliierten im Herbst dieses Jahres ihre Bauverbote, wurde die Kiellegung von 100 deutschen Fischereifahrzeugen bewilligt. Aber deren Konstruktionsdaten arbeitete eine Expertengruppe aus, die systematisch zunichte machte, was die Politiker eventuell gewollt hatten. Denn durch die Kontrollratsanordnung Nr. 44 vom 8. November 1946 wurden nicht nur Reichweite und Geschwindigkeit dieser Trawler beschränkt, sondern die meisten dieser Neubauten durften nur höchstens 350 Tonnen verdrängen, nur 36 von ihnen zwischen 350 und 400 Tonnen, und die durften maximal 42 Meter lang sein. Das durften auch keine Motorschiffe sein, sondern kohlegefeuerte Dampfer mit höchstens 600 PS Antriebskraft. Und deren Laderaum durfte - einschließlich des Eises - maximal 16₅ Tonnen fassen. Diese Beschränkungen aber schlossen jede Wirtschaftlichkeit aus. Die deutschen Fischdampfer im Westentaschenformat konnten bestenfalls 3000 Tonnen Fisch jährlich heimbringen, und damit waren die Generalunkosten nicht zu decken. Erlaubt wurde also nur, was wirtschaftlich untragbar war.

Und so lief der erste Nachkriegs-Fischdampfer Deutschlands erst 1948 vom Stapel, konnten noch im Jahr der Währungsreform nur 249000 Tonnen Fisch angelandet werden oder weniger als ein Drittel des Verbrauches von 1938, und da brachten auch die Fischimporte die Kopfquote bloß auf 6,5 Kilo, während nun in England

24 Kilo und in Norwegen 35 verzehrt wurden. Auch die ungeheuren Nahrungsschätze des Meeres vermochten nichts daran zu ändern, daß im Sommer 1948, drei Jahre nach Kriegsende also, die deutschen Tagesrationen betrugen: ein Achtel Liter Magermilch, ein Pfund Kartoffeln, 35 Gramm Hülsenfrüchte, drei Scheiben Brot, zwanzig Gramm Fett und 20 Gramm Nahrungsmittel, dreißig Gramm Fleisch, viereinhalb Gramm Käse, ein Stückchen Würfelzucker. Zusammen ergibt das tausend Kalorien. Das während des Krieges von Dr. K_g durchgeführte und berühmt gewordene amerikanische »Minnesota-Experiment« aber hatte schon bei 1600 Kalorien täglich und einem Eiweißgehalt von 49 Gramm Körpergewichtsverluste um ein Viertel gebracht. Da sank die Pulsfrequenz von 70 auf 37, der Blutdruck von 106 auf 94. Und das Experiment ergab auch, daß es im Durchschnitt 5 4 Monate - fast viereinhalb Jahre - dauerte, ehe die funktionellen und statischen Ausgangswerte der Versuchspersonen wieder erreicht waren.

Gewiß, Hunger litten nach dem Zweiten Weltkrieg nicht nur die Deutschen. Einer alliierten Untersuchungskommission zufolge bekamen im Januar 1946 rund 140 Millionen Europäer weniger als 2000 und 15 0 Millionen Europäer weniger als 1500 Kalorien täglich. Aber so tief wie in Deutschland sanken die Rationen nirgends, und so lange wie das deutsche hungerte kein anderes Volk. Überall sonst hatte sich die Ernährungslage 1948 normalisiert. In Deutschland aber reichten die Schlangen vor den Brotläden noch immer kilometerweit, da darbteten die Deutschen noch so sehr, daß sie buchstäblich einschrumpften, ihnen die Kleider wie leere Säcke am Leib hingen. So sehr, daß sie 80 \$ für ein Pfund Butter bezahlten und jeder Kartoffel nachjagten.

Denn in Deutschland sollten sich die Zustände nicht normalisieren. Deutschlands Hunger gehörte zur Nachkriegs-Strategie der Sieger, das beweist allein schon die Demontage der deutschen Stickstoffwerke. Walfangverbot und Fischereibeschränkung waren schon arg genug. Aber zugleich taten die Sieger ja alles, um Deutschland verkarsten zu lassen. Und da wurde es um fünf Generationen zurückgeworfen, indem man offen und versteckt seine Mineraldüngerversorgung unterband. So hinderte man die Deutschen sogar, von der *Luft* zu leben.

10 Auch von der Luft zu leben wurde den Deutschen verwehrt!

DIE ALLIIERTEN PRODUKTIONS-VERBOTE UND DER RAUBBAU AN DEN WÄLDERN

Wenn es etwas gibt, das - falls man ihn nicht erwürgt— niemandem genommen werden kann, so ist es die Luft, die wir atmen. Und das »Luftmeer«, in dem wir leben, ist noch ungleich größer als alle Ozeane: Das Gewicht der Atmosphäre, die unsere Erde umgibt, wird auf 5 633000000 Millionen Tonnen geschätzt.

Mit dem ersten Atemzug schon ist uns diese Luft unentbehrlich. Sie füllt die Pneus, auf denen wir rollen. Ohne diese Luft gäbe es aber auch keinen Stahl - und längst auch viel zuwenig Brot. Denn so unglaublich es klingt, die Menschheit lernte selbst die Luft in Nahrung zu verwandeln. Und bahnbrechend waren auch dabei wieder Deutsche, die damit mehr für den Frieden taten, als jemals zuvor für ihn getan worden war, denn jahrtausendlang hatte es ja nur *ein* wirksames Mittel gegen den Hunger gegeben: Erfolgreiche Raubkriege.

Zwar hatte man schon sehr früh versucht, die Fruchtbarkeit der Felder durch Düngen mit Stallmist, mit toten Fischen oder mit Blut zu erhalten, aber auf die Dauer genügte das nicht, denn von den gleichen Feldern mußte ja auch das Vieh leben. Ebensowenig half auf die Dauer die »Brache«, das Nichtbebauen der Felder, die sich so »erholen« sollten. Doch sie erstreckte sich bald auf ein Drittel und oft die Hälfte aller Felder, immer mehr Menschen mußten ja sattgemacht werden. Jede Ernte entzieht dem Boden große Nährstoffmengen. Werden diese nicht ersetzt, so werden die Ernten immer karger, bringen sie schließlich nicht einmal mehr das Saatgut ein. Und so wurden, solange es Wälder gab, Wälder gerodet oder anderer jungfräulicher Boden genutzt. Und seit Jahrtausenden auch Neuland gewaltsam erobert, zur Zeit der antiken Völkerwanderungen wie im 19. Jahrhundert, als Europas Auswanderer die Indianer töteten und deren Prärien in Weizenfelder verwandelten.

Erst ein »Hunne« änderte das, der Sohn eines Darmstädter Drogisten: 1840 schuf Justus *Liebig* die Agrikulturchemie. Er stellte fest, was die Pflanzen an Nahrung brauchen und wie man die dem Boden am besten zuführen kann. Und damit konnten nicht nur die Hektarerträge vervielfacht werden, von der gleichen Fläche ungleich mehr Menschen als früher Nahrung erhalten. Damit

brauchte man auch keine Raubkriege mehr zu führen, wenn man selber nicht verhungern wollte. Liebig machte die Menschheit seßhafter, gab den Völkern die Möglichkeit, dauernd mit ihrem angestammten Lebensraum auszukommen, machte die Massenwanderungen, die Europa im 19. Jahrhundert mehr als fünfzig Millionen Menschen kosteten, ebenso überflüssig wie »Kolonialpolitik«. War es ein gewaltiger Fortschritt, exakt zu wissen, was die Acker brauchten, so mußte man, um sie fruchtbar zu erhalten, natürlich auch über die nötigen Mengen Mineraldünger verfügen, und wenn das bei Kali und Phosphor nicht schwer schien, so bei dem dritten, unentbehrlichen Pflanzennährstoff, dem Stickstoff, wohl, denn der kommt in der Natur in brauchbarer Form praktisch nur als Guano oder als Chilesalpeter vor. Deren Lager aber erwiesen sich rasch als äußerst begrenzt. Und um diese Lager wurde nun Krieg geführt. Aber besteht nicht auch die Luft zu mehr als drei Vierteln aus Stickstoff? Konnte man diesen Luft-Stickstoff nicht »binden« und auf die Äcker bringen? Stickstoff geht sehr schwer Verbindungen mit anderen Elementen ein. Aber schließlich wurden entsprechende Möglichkeiten gefunden. Die erste von einem Mann, der nicht friedliche Lebensmöglichkeiten suchte, sondern für den Krieg arbeitete: Im Jahre 1901 beschäftigte sich der Physikprofessor der Universität Oslo, Kristian *Birkeland*, mit der Konstruktion einer »elektrischen Kanone«. Statt des Schießpulvers sollten magnetische Kräfte geräuschlos und rauchlos Geschosse auf weite Strecken schleudern.

Niemand wollte diese elektrischen Kanonen haben, und Birkeland kehrte zum Studium des Erdmagnetismus und des Polarlichtes zurück. Aber dann erzählte ihm Samuel *Eyde*, der spätere Generaldirektor von »Norsk Hydro«, von den Bemühungen, den Stickstoff der Luft zu oxydieren und so Salpetersäure zu erzeugen. Birkeland nutzte seine Kanonenversuche, zog mit Hilfe seiner Magneten einen elektrischen Lichtbogen scheibenförmig auseinander, bildete eine Art künstlicher Sonne von zwei Metern Durchmesser und blies durch die Luft: Stickstoff und Sauerstoff verbanden sich zu Stickstoffdioxid. Mit Wasser gab das Salpetersäure, und die war leicht in Salpeter umzuwandeln. 1903 gewannen Birkeland und Eyde die ersten 900 Kilo Luft-Salpeter. Zwei Jahre später entstand in Nutodden in Telemarken die erste Luftstickstoff-Fabrik der Welt, und bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges erzeugte die »Norsk Hydro« 170 000 Tonnen Reinstickstoff aus der Luft.

Allerdings mit einem riesigen Stromaufwand. Nur für Länder mit unerschöpflichen Wasserkraften wie Norwegen war diese Methode

brauchbar, und ähnlich war es bei anderen Stickstoffbindungsverfahren. Aber dann traten zwei Deutsche auf den Plan: Nachdem Professor Haber in Karlsruhe 1908 die grundlegenden Reaktionsberechnungen anstellte und Kontaktstoffe entdeckte, durch die es — theoretisch — zu einer Verbindung von Stickstoff und Wasserstoff kommen mußte, baute die Badische Anilin- und Sodafabrik in Ludwigshafen einen Ofen, in dem es 1910 bei etwa 500 Grad Hitze und zoo Atmosphären Überdruck gelang, Luft in Ammoniak zu verwandeln. Und das bedeutete Nahrung aus dem »Nichts« für unzählige Millionen, denn auf diese Art konnte überall Stickstoff gewonnen werden, und jedes Kilo Reinstickstoff gibt im Durchschnitt 20 Kilo Mehrernte an Getreidekörnern. Die heutige Kapazität der Luftstickstoffwerke beträgt etwa 15 Millionen Jahrestonnen und damit 240 Millionen Tonnen zusätzliche Getreidernten, und die wiederum bedeuten Brot für die Hälfte aller Menschen oder entsprechende Mengen Milch und Fett und Fleisch.

Allerdings, der erste Kontaktapparat in Ludwigshafen war nur einen Meter lang und hatte nur 17 Zentimeter Durchmesser. So war der Weg zur großindustriellen Stickstoff-Synthese noch sehr weit! Dieser erste Ofen war in einem Betonunterstand errichtet worden, und das war ein Glück, denn nach wenigen Stunden Betrieb explodierte er. Aber die Versuche gingen weiter, denn Carl *Bosch* leitete sie, der Sohn eines Kölner Installateurs, der sich schon als Junge für Chemie begeisterte, der aber auch ein guter Handwerker war. Bosch hatte in einem Hüttenwerk, in einer Gießerei und in einer Schlosserei gearbeitet, ehe er an die Universität ging und dann 1899 mit 80 Mark im Monat in die Badische Anilin- und Sodafabrik eintrat, deren Vorstandsvorsitzer er zwei Jahrzehnte später war. Und Bosch fand bessere Baustoffe, konstruierte die nötigen Rohrleitungen und Kompressoren. Denn wenn die Kompressoren eines Synthesewerkes im Prinzip auch nichts anderes tun, als was jede Fahrradpumpe tut, so bedeutet es doch eine gewaltige technische Leistung, ein Gasgemisch von drei Teilen Wasserstoff und einem Teil Stickstoff auf 386 atü Druck zu bringen, wie das heute üblich ist: Jeder der 18 Meter langen und 8 Meter breiten Verdichter wiegt 270 Tonnen und braucht 3500 PS Antriebskraft. Und hat ein Schwungrad von

bis 6 Meter Durchmesser, das allein 30000 Kilo wiegt. Meist besteht er aus sechs Zylindern von abnehmender Größe, arbeitet in Stufen, in deren letzter jeder Quadratzentimeter Zylinderfläche 386 Kilo Druck aushalten muß. Ein Quadratzentimeter ist etwa die Fläche eines Daumennagels. Der Druck also etwa der gleiche wie der, den ein Elefant ausübt, der einem auf die Hand steigt.

Wie Bosch und seine Mitarbeiter neue Maschinengiganten schaffen mußten, so aber auch winzige Regler und hochempfindliche Meßinstrumente. Da mußten neue, wirtschaftlich tragbare Kontaktsubstanzen gefunden werden, waren tausenderlei Probleme zu lösen, und so dauerte es bis zum 9. September 1913, ehe in Oppau, einem damals unbekannten pfälzischen Dorf und heute Vorstadt von Ludwigshafen, die erste Fabrik in Betrieb kam, die Ammoniak aus der Luft gewann. Erst 1916 konnte mit dem Bau einer Großanlage in Leuna bei Merseburg begonnen werden, und erst 1919 stellte Leuna den ersten »vollsynthetischen« Dünger her, Pflanzennährstoffe, zu denen außer Luft und Wasser nur mehr Gips gebraucht wurde. Den Hunger des Ersten Weltkrieges konnten diese Fabriken nicht bannen.

Aber bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges stellte allein die BASF, die Badische Anilin- und Sodafabrik, - eine unter den heute 160 Luftstickstofffabriken - Reinstickstoff her, der Brot für gut 300 Millionen Menschen bedeutete. Es gab hier wie in Leuna und andernorts schwere Bombenschäden. Aber Deutschlands Luftstickstoffwerke hatten, wie gesagt, auch 1945 noch eine Kapazität von 700000 Tonnen, sie vermochten nicht nur den gesamten deutschen Bedarf zu decken, sondern hätten selbst große Mengen Mineraldünger exportieren können.

Aber keines der dreizehn Werke zur Herstellung von synthetischem Stickstoff, die Deutschland besaß und die 1939 eine Kapazität von einer Million Tonnen gehabt hatten, durfte helfen, die damals 40 Millionen Westdeutschen zu ernähren. Bosch, Haber und Liebig hatten ungeheuren Reichtum für alle Menschen geschaffen, für Deutschlands Gegner ebenso wie für die Deutschen selber. Aber nun gab es den erwähnten »Plan für Reparationen und den Nachkriegsstand der deutschen Wirtschaft«, der auf der Berliner Konferenz vom 28. März 1946 beschlossen worden war. Sein Artikel IV/c verbot den Deutschen die Herstellung von synthetischem Ammoniak und schrieb »die Entnahme der gesamten Kapitalausrüstung für dessen Erzeugung« vor. Deutschland hungerte. Aber Deutschlands Synthesewerke wurden demontiert. Und nicht nur zufolge dem »ersten« Industrieplan von 1946. Da gab es auch im »revidierten« Demontageplan vom 17. Oktober 1947 noch die Nr. 125 der britischen Zone, der die AG für Stickstoffdünger Knapsack bei Köln betraf. Da waren in der französischen Zone die Nummern 275 bis 217 zum Verschlachten bestimmt - und das waren 38 Werke der IG in Ludwigshafen. Da gab es schließlich die Nummern 213 und 214: Die Pionier-Stickstoffwerke in Oppau.

Ileute werden 86%, allen Stickstoffs der Welt nach dem Haber-Bosch-Verfahren gewonnen. Dieses Verfahren war zugleich der Beginn der Hochdruck-Chemie, denn die von Bosch entwickelte Technik ermöglichte die Kohlehydrierung wie die Hochdruck-Raffination von Erdöl, durch die die anglo-amerikanischen Trusts Milliarden verdienten und noch verdienen. Was seit 1909 in Ludwigshafen erarbeitet wurde, revolutionierte die gesamte Chemie. Aber standen der Landwirtschaft im Gebiet der britischen Zone 1938-39 rund 207000 Tonnen Reinstickstoff zur Verfügung, so 1946-47 nur 17000 Tonnen. Statt 34 Kilo pro Hektar nur zwei Kilo. Das vor allem ließ die Ernten katastrophal gering bleiben.

Um so mehr, als es auch an Kali und Phosphor fehlte, der erwähnte Industrieplan z. B. zwar nicht die Superphosphatherstellung verbot, wohl aber die Erzeugung der dazu unentbehrlichen Schwefelsäure derart beschränkte, daß sie auch dann unmöglich wurde, wenn es wieder zur Einfuhr von Roh-Phosphaten kam: Insgesamt durfte Deutschland nun 0,7 Millionen Tonnen Schwefelsäure erzeugen, einen der wichtigsten Grundstoffe der Chemie wie der Textilindustrie. Allein für die Superphosphatherstellung aber waren vor dem Krieg alljährlich mehr als eine Million Tonnen Schwefelsäure verbraucht worden.

Außer Superphosphat gewann Deutschland 1937 - auf reine Phosphorsäure umgerechnet - rund 411000 Tonnen Phosphordünger allein aus seiner Thomas-Schlacke. Und jede weitere Tonne Stahl bedeutete auch mehr Fruchtbarkeit. Aber ebenso umgekehrt. Und da die deutsche Stahlerzeugung nun auf 5,8 Millionen Tonnen oder ein Drittel der Vorkriegserzeugung beschränkt wurde...

Wie die Kali-Düngemittel: Deutschland besaß einen ungeheuren Fruchtbarkeitsschatz in seinen Kalilagern, mindestens zwei Milliarden Tonnen Reinkali, von dem jedes Kilo Mehrerträge von 35 Kilo Kartoffeln oder Zuckerrüben pro Hektar bringen kann. Und waren von Reinkali im Jahre 1934 nur 1,2 Millionen Tonnen gefördert worden, so 1944 1,6 Millionen Tonnen der damals etwa 3,4 Millionen betragenden Weltförderung.

Ein Jahr später aber gab es die Zonengrenzen. Und fast alle produzierenden Kalischächte lagen in der Ostzone oder im Elsaß. 1946 konnten in der SBZ 654000 Tonnen Reinkali gewonnen werden, von denen 425000 der Landwirtschaft zur Verfügung standen, denn die Sowjetunion verzichtete auf Lieferungen, besaß selber die 1926 entdeckten, gewaltigen Lager von Solikamsk. In der britischen und amerikanischen Zone jedoch betrug die Kaliförderung 1946 nur 220000 Tonnen. Und das von den Alliierten

eingerrichtete »Kali-Verkaufsbüro Hersfeld« und das »Kali-Büro Elze« sorgten dafür, daß Kali *exportiert* wurde. Und wurden in der britischen Zone im ersten Quartal 1946 noch 49000 Tonnen Reinkali gewonnen, so im ersten Quartal 1947 nur mehr 23000, denn nun gab es keine Kohlenvorräte mehr, und die Belegschaften waren zu schwach zum Arbeiten geworden.

Kein Walfang. Kein ausreichender Fischfang. Nur völlig unzureichende Düngung: Die Nahrungsmittelversorgung des deutschen Volkes mußte zusammenbrechen.

Noch im Jahre 1946 hatte die Industrieproduktion gesteigert werden können. Die Leistung von 1936 gleich 100 gesetzt, stieg der Index in der britischen Zone von 26 auf ³⁵ und in der amerikanischen von 23 auf 42. Aber im Winter dieses Jahres gingen alle Vorräte zu Ende. Da streikten die amerikanischen Seeleute, stockten die amerikanischen Zufuhren. Und so sanken im Januar 1947 z. B. in Köln die Zuteilungen auf 746 Kalorien täglich, weniger als ein Drittel des Existenzminimums. Die Getreidevorräte der britischen Zone reichten nun für jeweils drei bis fünf Tage. Die Brotrationen in der französischen Zone wurden von täglich 350 auf ¹⁵⁰ Gramm gesenkt, und die Hamburger »Welt« z. B. berichtete: »Schon morgens gegen fünf bilden sich die Schlangen vor den Bäckerläden. Nach mehrstündigem Warten in Kälte und Regen erfahren die Frauen dann oftmals, daß wiederum kein Mehl angekommen und daß das Warten vergeblich war. . . . Meldungen aus Köln berichten, daß dort die meisten Bäckereien am Dienstag geschlossen werden mußten. Sie haben zwar noch etwas Mehl, aber keine Briketts für ihre Backöfen . . . , obwohl sich wenige Kilometer von Köln die größten Braunkohlevorkommen Europas befinden . . .

Ähnlich war es überall. Viele Besatzungsoffiziere allerdings bemühten sich um Abhilfe. Im Mai 1947 z. B. veranstaltete der Direktor der US-Militärregierung von Hessen für drei Senatoren und andere Gäste aus den USA ein »Dinner in German Style«: Er setzte ihnen einen Teller Gemüsewassersuppe, zwei Pellkartoffeln, 40 Gramm Fleisch, eine Scheibe Schwarzbrot und ⁵ Gramm Margarine vor, dazu eine Tasse Kaffee-Ersatz. Insgesamt 600 Kalorien. Und das war fürwahr ein Festessen, denn damals betrug die tatsächliche Tagesration in Hessen kaum mehr als 700 Kalorien, für Frühstück und Abendbrot wäre also ein Brötchen geblieben. Die amerikanischen Gäste waren beeindruckt. Aber sie besaßen weder die Macht, die verbotene Herstellung synthetischen Stickstoffs oder synthetischen Fetts zu erlauben, noch war es ihnen möglich, genug Schiffsraum für amerikanische Lieferungen zu beschaffen.

Und so wurde die Ernährungskrise immer mehr eine allgemeine Produktionskrise: Da lagen im Sommer 1947 z. B. in Köln 24 Fabriken mit mehr als 8000 Beschäftigten still, weil die Leute einfach keine Kraft mehr zum Arbeiten hatten. Da meldete am 24. Juni 1947 DENA aus Mannheim: »Die dreitausendköpfige Belegschaft der Daimler-Benz-Werke hat am Montagvormittag infolge allgemeiner physischer Erschöpfung die Arbeit niedergelegt . . . « Da stellte im Herbst 1947 der DGB fest, daß früher ein Quadratmeter Mauerwerk pro Stunde von zwei Maurern und einem Handlanger erstellt wurde, während dazu jetzt sechs Maurer und 12 Handlanger nötig seien. Und im Januar 1948 war es so weit, daß in den westdeutschen Betrieben durchschnittlich ein Drittel aller Arbeiter und Arbeiterinnen fehlten: Entweder waren sie krank und völlig erschöpft, oder sie versuchten auf dem Land zusätzliche Nahrung aufzutreiben. Alles Rationierte konnten sie mit einem oder zwei Tagelöhnen kaufen. Und der übrige Verdienst war praktisch wertlos, denn in der britischen Zone betrug der Stundenlohn 1947 für Männer ⁹⁹ und für Frauen 60 Pfennig, in der amerikanischen konnten pro Woche 40 und 23 RM verdient werden. Ein Pfund Schweinefett aber kostete 200, ein Pfund Butter ²⁵⁰ Mark, Fleisch 60 bis 80, Zucker 70 bis 90 Mark pro Pfund. Und so erlahmte nicht nur die Arbeitskraft, sondern auch der Wille zu arbeiten: Die Kette des Elends riß nicht mehr ab.

Aber wie furchtbar das auch war, *ein* Gutes hatte der Hunger: Er brachte schließlich den Raubbau an den deutschen Wäldern zum Stillstand: Es fanden sich einfach nicht mehr genug Deutsche, die den Harz und den Schwarzwald kahlschlagen konnten. Die Engländer mußten Truppen einsetzen, denen aber diese Arbeit nicht gefiel. Deutschlands bitterste Not brachte schließlich die Rettung vor dem Verkarsten.

Wie bei den meisten Dingen, deren Bedeutung man erst merkt, wenn sie einem fehlen, war es nach dem Krieg auch beim Holz: Neben Kohle und Eisen ist es der wichtigste aller Rohstoffe. Gut eine Milliarde Tonnen jährlich verbraucht die Welt heute, ein- einhalb bis zwei Milliarden Festmeter. Holz ist in Form von Zeitungspapier »der Rohstoff der Demokratie«. Es ist ein unentbehrlicher Baustoff und Chemie-Rohstoff. Und wenn es um 1920 etwa 2000 verschiedene Verwendungsmöglichkeiten für Holz gab, so (Professor Kollmann zufolge) 1940 gut 4500. Lange wurde zum Grubenausbau nur Holz verwendet - und so gab es ohne Holz keine Kohle. Lange gab es nur hölzerne Eisenbahnschwellen, und so war Holz unentbehrlich für das Transportwesen, auch lange nachdem keine Segelschiffsmasten und kein Schiffsbauholz mehr

gebraucht wurden. Ganz ohne Holz kommt aber auch heute kein Schiff und überhaupt kein Neubau aus, und so war der Bedarf im zerstörten Deutschland 1945 größer denn je.

Wälder gab - und gibt es - in Deutschland zwar mehr als die meisten Deutschen wissen: Auch die Bundesrepublik ist noch zu 28⁹ „ mit Wald bedeckt, obwohl etwa ein Viertel aller deutschen Wälder von vor dem Krieg in den verlorenen Ostgebieten liegen. Aber schon lange vor 1939 war Deutschland nichtsdestoweniger der nach England zweitwichtigste Holzkäufer der Welt, wurden jährlich etwa 15 Millionen Kubikmeter Holz eingeführt.

Nach 1945 wurde Deutschland (nach Kanada) das zweitwichtigste Holz-Ausfuhrland der Erde - denn überall in Europa wurde nun dringend Holz gebraucht, ganz besonders auch in England, und so beschloß die am 30. Mai 1947 in Marienbad beendete »International Timber Conference« einstimmig: »Der europäische Holz-mangel muß durch einen entscheidenden Beitrag Deutschlands behoben werden, da Deutschlands Angriffskrieg die Wiederaufbau-Erfordernisse und damit den erhöhten Holzbedarf auslöste.« Bereits am 8. Mai 1947 hatte der Vorsitzende der britischen »Federated Home Timber Association«, Harold *Wright*, in London erklärt: »In Deutschland gibt es genug schlagreifes Holz, und wenn dort von Raubbau geredet wird, so werden diese Krokodilstränen hierzulande wohl kaum jemanden rühren. .

Und sie rührten schon *längst* niemanden in den Siegerländern und auch nur wenige unter den »Neutralen«, denn der Kahlschlag der deutschen Wälder hatte schon begonnen, ehe der Krieg zu Ende war, sofort nachdem die Alliierten die deutschen Grenzen überschritten. Der deutsche Zwangsexport von Holz gehörte zu den ersten Dingen, die die alliierten Militärregierungen regelten. Bereits 1946 hatte jeder Hektar deutschen Waldes 6,7 Festmeter Holz zu liefern, während beispielsweise in Finnland damals bloß 1,6 Festmeter und in Schweden nur 1,9 geschlagen wurden. Überall begannen die deutschen Forsten Greisegebissen zu ähneln, so voller Lücken waren sie nun: Die Waldfläche Restdeutschlands betrug 1946 pro Kopf der Bevölkerung um 22⁹, weniger als 1937. Aber der Einschlag stieg pro Kopf von 0,6 auf **1,7**, er verdoppelte sich. Vansittard, Cherwell und Morgenthau forderten ein »re-agrarisiertes« Deutschland. Aber in den ersten Nachkriegsjahren sah es aus, als ob es auch dazu nicht reichen würde, denn wie die Mineraldüngererzeugung gedrosselt wurde, so nahm Deutschlands Waldbestand so rapide ab, daß inmitten Europas eine »Dust Bowl« wie die im amerikanischen Mittelwesten zu befürchten war, Staubstürme wie die, die Millionen Farmer der USA von ihren

Heimstätten vertrieben und ihr Vieh verdursten ließen. Weite Gebiete Deutschlands drohten zu verkarsten wie Dalmatien, mehr und mehr Felder auszutrocknen.

Besonders im Schwarzwald sah es bereits 1945 arg aus, und 1946-47 wurde die Lage katastrophal, denn wurden hier vor dem Krieg jährlich maximal 1,8 Millionen Festmeter geschlagen, so 1946 mehr als ⁵ und 1947 über ⁷ Millionen. Immer größer wurden die Holzfällerkolonnen, die eingesetzt werden mußten, um den Zwangsexport zu erfüllen, für den zudem nur drei wertlose Reichsmark je Festmeter gutgeschrieben wurden. Und nicht nur diese Zwangsexporte führten zu Kahlschlägen: Am 3. Oktober 1947 stand z. B. im Schweizer Nationalrat der Abgeordnete *Dietschi* aus Solothurn auf und kritisierte die »Schweizer Käufe im notleidenden Ausland«. Er sagte: »So herrscht unter den Bauern der badischen Nachbarschaft große Enttäuschung über die Käufe von Heu zu RM 6.— je Doppelzentner für die schweizerische Militärverwaltung, und vor allem die großen Holzschläge im Schwarzwald und der Abtransport mit schweizerischen Lastwagen fügen unserem Ansehen schweren Schaden zu, haben viele Deutsche doch den Eindruck, daß die Schweiz in diesem Sektor ihre Ohnmacht ausnutzt. . .

Aber bis zum Zehnfachen dessen, was in Deutschland bezahlt wurde, brachte das Holz damals im Ausland ein, und so empörte sich der Abgeordnete Dietschi vergeblich. Und je besser das Geschäft wurde, desto höher wurden die alliierten Forderungen: Vor dem Krieg führte Deutschland, wie gesagt, jährlich etwa ¹⁵ Millionen Kubikmeter Holz *ein*. 1948 aber mußten 16, Millionen ausgeführt werden, und für ¹⁹⁴⁹ wurden deutsche Holzexporte von 18 Millionen Kubikmetern vorgeschrieben.

In beiden Jahren wurden allerdings auch je 8 Millionen Kubikmeter Holzeinfuhr in die Bizone bewilligt, vor allem von Gruben- und Bauholz, denn inzwischen war ein alliiertes Ein- und Ausfuhrmonopol, die JEIA, geschaffen worden (von der noch die Rede sein wird), und die machte Riesengeschäfte mit »Heimkehrer-Holz«: Die JEIA zahlte das deutsche Holz in Reichsmark und verkaufte es auf dem Weltmarkt im Durchschnitt für den dreifachen Dollarbetrag. Sie kaufte das für den deutschen Import bestimmte Holz natürlich ebenfalls zu Weltmarktpreisen. Oder besser: Die JEIA deklarierte einfach deutsches Exportholz als Importware und verdiente an diesem »Heimkehrer-Holz« (ganz illich wie an der »Heimkehrer-Kohle«, über die ebenfalls noch berichtet werden wird) allein 1948 rund 270 Millionen \$.

Aber wie gesagt, alle Träume reiften auch hier nicht. Denn sehr

bald gab es keine deutschen Holzfäller-Kolonnen mehr. Auf Arbeitsverweigerung (und vieles andere) stand zwar auch in den Westzonen der Tod, wenn die als »Sabotage« deklariert wurde. Aber die Deutschen konnten diese schwere Arbeit einfach nicht mehr tun, und so blieb den Engländern schließlich nichts anderes übrig, als die »Operation Woodpecker« - die »Aktion Specht« - zu starten.

Darüber berichtete die Londoner »Times« am 15. April 1947 unter dem Titel »Deutsches Holz für England. Truppen in berühmten Forsten an der Arbeit«, und von diesem Kahlschlag im Harz brachte die »Times« am 12. September 1947 auch Bilder. Da hieß es: »Holz aus berühmten deutschen Wäldern ergänzt die mageren Ressourcen, die zum Wiederaufbau in England zur Verfügung stehen. Männer der B.A.O.R. holen es aus Gebieten um den Harz im Rahmen der sogenannten »Operation Specht«, und bis Ende vorigen Monats wurden über Hamburg etwa 40000 Tonnen nach England gesandt, Holz genug für 7000 Häuser. Der Beschluß, Englands Holzversorgung durch deutsche Lieferungen zu ergänzen, wurde im letzten Winter gefaßt. Die Arbeit begann bei großer Kälte und vereisten Wegen. Die Sägewerke liefen Tag und Nacht... Die Aktion wurde von Lüneburg, Celle, Fallingbostal und Goslar aus durchgeführt (die am Nordhang des Harzes liegen).... und vor allem die Unterbringung der zum Holzfällen bestimmten Truppen war schwierig in Fallingbostal z. B. mußten sie in Flüchtlingsbaracken eingewiesen werden Schwierig erwies sich auch die Befehlsübermittlung von dem Divisionsstab aus, der für die Aktion eingerichtet wurde. . . , aber schließlich lösten drahtlose Verbindungen das Problem. . . Traktoren und Krane wurden in Hannover beschlagnahmt, Forstleute von der »North German Timber Control« gestellt. . . Die Aktion läuft weiter mit je 500 Mann pro Arbeitsplatz, ausgenommen Fallingbostal, wo über tausend eingesetzt sind. .

Und diese Arbeitskommandos hatten - zu Deutschlands Glück - das Waldleben bald satt. Sie schrieben ihren Familien und den Abgeordneten, und ein allgemeines Geschrei erhob sich, nicht etwa wegen des Kahlschlags, sondern der armen Soldaten wegen, und die »Aktion« mußte auf parlamentarischen Druck hin vorzeitig abgeblasen werden.

Wie die Deutschen nicht sterilisiert wurden, wurden also auch die deutschen Wälder schließlich nicht kahigeschlagen, und so könnte man auch hier fragen: *Wozu* all diese Erinnerungen? Vergessen wir den Nachkriegs-Wahnsinn, wie wir den Kriegs-Wahnsinn vergessen wollen! Aber der Kahlschlag war Ausdruck einer

Mentalität. Einer Geisteshaltung, die in den USA zu den ersten »Dust Bowls« führte, einer blinden Gewinn gier, die Gebiete, größer als ganz Deutschland, versteppen ließ. Und diese Geisteshaltung gibt es nach wie vor. Sie zu ignorieren bedeutet Selbstmord.

Der Kahlschlag in Deutschland war nur eine der Äußerungen des »Morgenthau-Geistes«. Dieser aber lebt weiter, genau wie Henry Morgenthau jun. selber noch unter den Lebenden weilt, der jetzt eine Apfelplantage in Hopewell Junction im Staate New York betreibt.

»Alles längst überholt!« Aber ist es nicht eine historische Tatsache, daß Henry Morgenthau 1944 als Finanzminister der USA Englands Zustimmung zu seinem Vernichtungsplan für sechseinhalb Milliarden Dollar erkaufte?

Und ist eine ähnliche Zwangslage wie die des britischen Weltreiches im Jahre 1944 für alle Zeiten ausgeschlossen? Gibt es heute nicht noch weit größere politische Schachermöglichkeiten?

11 Die deutsche »Ziegenweide« oder »Geld stinkt nicht«

SIEBENUNDZWANZIG MILLIARDEN FÜR DIE
ANNAHME DES »MORGENTHAU-PLANES«

»Geld stinkt nicht«, heißt es. Und Geld kann auch eine Weltmacht so dringend brauchen, daß ein großzügiges Kreditangebot mancherlei Bedenken vergessen läßt: Großbritanniens Wehrmachts- und Rüstungskosten hatten 1930-31 rund 110 Millionen Pfund betragen, weniger als zweieinhalb Pfund pro Kopf seiner Bevölkerung. 1940-41 aber betrugen sie 232 Millionen oder das mehr als Zwanzigfache, da waren sie auf fast 50 £ für jeden Engländer und jede Engländerin gestiegen. Und da fing der Krieg erst richtig an. Das Geld für diesen Krieg mußte mehr und mehr geliehen werden, und statt 8,7 Milliarden £, wie im Jahre 1939, betrugen Englands Staatsschulden 1945 mehr als 22,5 Milliarden, vierunddreißigmal so viel wie 1913.

Daß England ohne fremde Hilfe - und das hieß praktisch amerikanische Hilfe - bei Kriegsende bankrott sein würde, war Eingeweihten bereits 1942-43 völlig klar - und das sollte Deutschlands Nachkriegs-Schicksal entscheiden.

Winston Churchill berichtet in seinen Memoiren über ein Gespräch mit Stalin, das er am 28. November 1943 in Teheran hatte: »Stalin war völlig überzeugt, daß Deutschland wieder hochkommen würde. Als ich fragte: >Wie schnell?< gab er zur Antwort: >In 15 bis 20 Jahren.< Darauf erwiderte ich, man müsse der Welt auf mindestens fünfzig Jahre Sicherheit verschaffen. Wenn wir das nur für 15 oder 20 Jahre zustande brächten, dann hätten wir unsere Soldaten verraten. . .«

Aber die Frage war, wie Deutschland so lange am Wiederhochkommen gehindert (und so auch als Englands gefährlichster Handelskonkurrent ausgeschaltet und England wieder zahlungsfähig gemacht) werden konnte; wie ein »neuer Versager wie Versailles« zu vermeiden war - und darauf fanden Churchill und Stalin vorerst keine befriedigende Antwort. Sie vereinbarten »Polens Vorrücken nach Westen«, aber das alleine genügte ihnen nicht.

1. Jüngst jedoch hatten sich auch andere diese Frage durch den Kopf gehen lassen. Herr Lindemann z. B., der bereits 1940 ein Exposé darüber ausarbeitete, wie die deutsche Industrie daran gehindert werden konnte, »jemals wieder weltweit Dumping zu treiben«. 1) er ein Verbot der deutschen Stickstoffherstellung und eine

scharfe Kontrolle der chemischen Industrie überhaupt forderte, weil die »nicht nur Giftgas fabriziert, sondern auch wichtige Medikamente zurückhält oder so teuer verkauft, daß sie in den britischen Kolonien nicht angewendet werden können«. Darüber hatte auch z. B. Lord *Vansittard* nachgedacht, der »Ent-Industrialisierungspläne« für Deutschland hervorholte, die bereits aus dem Jahre 1910 stammten. Denn der Erste Weltkrieg hatte zwar vielerlei Ursachen, aber nicht zu Unrecht sagte der amerikanische Historiker Ross. J. S. *Hoffman* 1933 in seinem von der University of Pennsylvania herausgegebenen Quellenwerk »Great Britain and the Great Trade Rivalry«: »Dieser Krieg war nicht made in Germany, aber >Made in Germany< war seine wahre Ursache. .

Da waren weiterhin die Überlegungen, die bereits im Juli 1941 die angesehene Londoner Zeitschrift »Time and Tide« anstellte: »Hitlers >neue Ordnung< bezweckt ein Wirtschaftssystem, das Europa, und vor allem Deutschland selber, so weitgehend wie nur möglich zur Selbstversorgung befähigt. Was nottut ist aber ein System, das den Grad der deutschen Abhängigkeit von Übersee-Zufuhren nicht vermindert, sondern *erhöht*. Deshalb müssen der >neuen Ordnung< diametral entgegengesetzte Methoden angewandt werden. Die Alliierten müssen einen internationalen Wirtschaftsplan ausarbeiten, durch den die Erzeugung lebenswichtiger Güter auf dem Kontinent vermindert wird. Konkret: In den letzten Jahren förderte Deutschland den Soja-Anbau in Ungarn, Rumänien und Bulgarien. Die Alliierten müssen diesen Anbau liquidieren, so Deutschland wieder völlig von der Einfuhr aus der Mandschurei abhängig machen. Ebenso wenig darf Deutschland einen Teil seines Erdölbedarfes aus Rumänien decken. Die Alliierten müssen die rumänischen Felder so intensiv ausbeuten, daß sie erschöpft sind, ehe Deutschland sich von seinen Kriegswunden erholt hat. Und natürlich darf es nicht nur in Deutschland, sondern nirgends in Kontinentaleuropa Syntheseanlagen geben . . .

Wirtschaftliche Sterilisation ebenso wie biologische also, und noch weit radikalere Überlegungen dieser Art stellte im September 1941 Raymond Ciendenin *Miller* an, ein Intimus Präsident *Roosevelts*, der später Chef der Außenhandelsabteilung des Department of Commerce wurde, der u. a. US-Handelsattaché in Paris und Brüssel und Europa-Chef der Export-Import-Bank gewesen war. Er erklärte: »Deutschlands gesamte Industrie muß vernichtet, Deutschlands Großstädte müssen entvölkert werden. Deutschland muß wieder zum Agrarland herabsinken, seine Jugend muß man zum Auswandern zwingen und Deutschland nicht nur die Herstellung synthetischer Grundstoffe verbieten, sondern auch seinen Ost- und

Südosthandel derart beschränken, daß es völlig von Übersee Lieferungen abhängig wird. Denn so ist England jederzeit in der Lage, etwaige Unabhängigkeitsgelüste durch die Verhängung einer Blockade zu ersticken.«

Die Londoner »Financial News« lobte diese Absichten sehr. Auch sie wußte natürlich, daß von der Landwirtschaft nur ein Drittel der Deutschen existieren konnte, teilte also auch die Ausrottungsabsicht R. C. Millers. Aber nicht nur Deutschland sollte verelenden. Deutschland war auch damals schon der größte Lieferant und der größte Käufer Europas. Schon die Versailler Zwangsmaßnahmen hatten *ganz* Europa in eine schwere Krise gestürzt. Die Schaffung einer künstlichen Blockadeempfindlichkeit zur Festigung des angelsächsischen Herrschaftsanspruches mußte also alle Europäer treffen. Und das gerade sollte sie ja auch.

Und das wiederum paßte auch ausgezeichnet in das kommunistische Konzept: Gab es einen besseren Nährboden für den Kommunismus als ein zertretenes, halbverhungertes Europa? Und konnte die Sowjetunion dann nicht großzügig die Rohstoffe liefern, die die Angloamerikaner zurückhielten?

Auch der Direktor des Moskauer Instituts für Weltwirtschaft und Weltpolitik, Jewgenij *Varga*, übernahm deshalb 1943 die Ideen R. C. Millers. Der in Rußland geborene Staatssekretär im Finanzministerium der USA, Dexter *White*, arbeitete auf dessen Anregung eine Denkschrift aus, die unter dem Namen seines Vorgesetzten, des Finanzministers Henry *Morgenthau* jun., schließlich nicht nur weltberühmt, sondern auf der zweiten Konferenz von Quebec durch Roosevelt und Churchill im September 1944 zum Staatsdokument und zum offiziellen Kriegsziel wurde.

Und damit bekam erneut eine »deutsche« Familie Weltbedeutung. Denn 1891 in New York geboren, war Henry *Morgenthau* jun. der Enkel eines Mannheimer Zigarrenhändlers und der Sohn eines dort geborenen Advokaten. Allerdings war Morgenthau sen. schon als Neunjähriger nach Amerika gekommen, hatte als Bürojunge einer Versicherungsgesellschaft begonnen, seine Jus-Kenntnisse in einer Abendschule erworben und war durch Grundstücksspekulationen so reich geworden, daß er 1912 entscheidend zur Wahl Präsident *Wilsons* beitragen konnte. Henry Morgenthau sen. wurde dafür 1913 amerikanischer Botschafter in Konstantinopel und leistete hier während des Krieges auch England so gute Dienste, daß er das Großkreuz des Ordens vom Britischen Empire bekam. 1916 heimgekehrt, um als Schatzmeister des Wahlfonds erneut Woodrow Wilson zum Sieg zu verhelfen, bereitete Morgenthau sen. als dessen Sonderbeauf-

trager die Konferenz von Versailles vor, und sein Sohn lernte dadurch die einflußreichsten Leute zahlreicher Großmächte kennen. Morgenthau jun. hatte ebenfalls die Rechte studiert, war aber seit 1922 Herausgeber des »American Agriculturist« und wurde vor allem als Agrarexperte bekannt. Am Neujahrstag 1934 berief Franklin D. *Roosevelt* ihn zu seinem Finanzminister (der er bis 1945 blieb), und rasch wurde er für diesen, was Lord Cherwell für Churchill war. Er wurde auch Roosevelts Freund, und durch ihn vor allem wissen wir, wie Roosevelt seine Hunderte Millionen Menschen in Mitleidenschaft ziehenden Entscheidungen traf. Morgenthau jun. überließ nämlich dem Historiker Jonathan *Großman* neunhundert Bände mit je 300 bis 400 Seiten persönlicher Aufzeichnungen. Am 30. Dezember 1946 teilte Großman auf der New Yorker Tagung der »American Historical Association« seine ersten »Auswertungsergebnisse« mit, darunter Einzelheiten über Roosevelts Gold- und Weizenpolitik: Durch den Ersten Weltkrieg hatten die USA den größten Gold-Hort aller Zeiten zusammengebracht. Vom Goldpreis hängt weitgehend die Weltwirtschaftslage ab, und den Goldpreis bestimmte nun der Präsident der Vereinigten Staaten. Natürlich auf Grund verlässlicher Expertenberichte, meint man. Henry Morgenthau aber schildert, wie Roosevelt, »einer Eingebung folgend«, den Goldpreis um zi Cents pro Unze erhöhte, weil – wie er erklärte – »Einundzwanzig eine Glückszahl ist: Dreimal Sieben«.

Roosevelt hatte stets das »Gefühl«, daß dies so oder jenes anders getan werden müsse, und wenn Morgenthau notierte: »Wenn jemals jemand erfährt, daß wir den Goldpreis durch Glückszahl-Kombinationen festsetzen, muß ihm angst und bange werden. . .«, dann gilt das keineswegs nur für Roosevelts Gold-Politik, sondern auch für seine Weit-Politik. Und typisch ist auch folgende von Morgenthau überlieferte Szene: Washingtons Goldpreis-Manipulationen stürzten London in Schrecken und lösten in Paris eine Panik aus. Auf dringendes Ersuchen Montague *Normans*, des damaligen Chefs der Bank von England, wurde 1933 George *Harrison* von der Federal Reserve Bank zu Erklärungen nach Europa entsandt, und dem sagte Norman: »Das ist das Schrecklichste, was je passierte, und wird schließlich die ganze Welt in den Bankrott treiben!« Aber als Harrison Roosevelt und Morgenthau dies berichtete, sahen die sich an, Morgenthau begann zu kichern, und der Präsident brach in ein schallendes Gelächter aus, denn sie stellten sich vor, »wie den europäischen Bankiers vor Entsetzen jedes einzelne der wenigen Haare, die sie noch hatten, zu Berge stand. .

Präsident Roosevelt von der Genialität »seines« Deutschland-Planes zu überzeugen, hei Henry Morgenthau also nicht schwer. Bereits im August 1943 war der Feuer und Flamme dafür, daß »Deutschland re-agrarisiert und zur >Ziegenweide< gemacht« werde, und er fand auch die andern Morgenthau-Ideen gut: Abtretung der Gebiete westlich des Rheins an Frankreich. Abtretung Ostdeutschlands an Polen und Aufteilung des Restes in zwei selbständige Staaten Nord- und Süddeutschland. Dazu: Schließung aller deutschen Bergwerke, Wiederaufbau Europas und der Sowjetunion durch deutsche Zwangsarbeiter, völlige Enteignung aller deutschen Auslandsguthaben und allen deutschen Auslandsbesitzes, gleich ob privat oder staatlich, und Heimschaffung aller im Ausland lebender Deutscher. Und noch einiges mehr in diesem Stil. Wie Präsident Roosevelt mußten aber auch England und die andern Alliierten diesen Absichten zustimmen. Und würden die das tun? Morgenthau schien da Geld das beste Argument: Auf der zweiten Konferenz von Quebec, die am 11. September 1944 begann, verband er seinen Plan mit einem Kreditangebot an England in Höhe von sechseinhalb Milliarden Dollar oder 27 Milliarden DM.

Ober diese Konferenz berichtet Winston *Churchill*: »... Bei meiner Ankunft sah ich zu meiner Überraschung, daß der Präsident vom Staatssekretär des Schatzamtes, *Morgenthau*, begleitet war, daß aber weder der Außenminister noch Harry *Hopkins* da waren... Roosevelt und Morgenthau interessierten sich vor allem für die Behandlung Deutschlands nach dem Kriege. Sie waren fest überzeugt, daß die militärische Macht auf der industriellen Leistungsfähigkeit eines Landes beruht. . ., und versicherten, daß in einem so großen Land wie Deutschland, das sich in jeder Beziehung selber mit Nahrungsmitteln versorgen könne, eine bedeutende Industrie nicht erforderlich sei. Großbritannien hatte während des Krieges so viele überseeische Kapitalanlagen verloren, daß es sich nach Friedensschluß nur durch eine erhebliche Steigerung seiner Ausfuhr über Wasser halten konnte, so daß wir aus wirtschaftlichen wie auch militärischen Gründen für eine Beschränkung der deutschen Industrie und die Förderung der deutschen Landwirtschaft eintreten mußten.. . Der sogenannte Morgenthauplan, den ich nicht in allen Einzelheiten zu prüfen in der Lage war, scheint diesen Gedanken bis zur äußersten logischen Konsequenz getrieben zu haben. Selbst wenn er durchführbar gewesen wäre, hätten wir nach meiner Ansicht das Lebensniveau Deutschlands nicht auf diese Weise herabsetzen dürfen; damals aber, als der auf der deutschen Industrie fußende deutsche

Militarismus in Europa so fürchterliche Schäden angerichtet hatte, schien es kein unbilliges Verlangen, daß seine industrielle Leistungsfähigkeit nicht wieder über ein Maß hinaus hergestellt werden dürfe, das den Deutschen das nämliche Lebensniveau sicherte wie ihren Nachbarn...«

Das schrieb Churchill 1953. Aber wenn er sich später auch nicht gerne daran erinnern ließ, am 15. September 1944 unterschrieb er den Morgenthauplan, genau wie Roosevelt »O.K.F.D.R.« daruntersetzte. Und der Plan wurde durchgeführt – solange man Deutschland nicht als »Bollwerk gegen den Bolschewismus« brauchte. Raymond Clendenin Millers Rezept wurde angewandt, Ost- und Südosteuropa nicht zuletzt deshalb dem Bolschewismus ausgeliefert, um Westeuropa ständig »blockadereif« zu erhalten, und der deutsche Osthandel blieb minimal. Noch heute wirken die Beschlüsse von Quebec nach.

Staatssekretär Cordell *Null* berichtete 1948 in seinen Memoiren über sie: »... Finanzminister Morgenthau kehrte von Quebec nach Washington zurück. .. und war ganz außer sich vor Begeisterung über das von ihm da Erreichte. Er rannte mit den neuesten Abschriften seines Planes zu Kriegsminister *Stimson*, zu mir und anderen.«

»Am 20. September 1944 hielt ich in meinem Amt eine Sitzung des Kabinettsrates zur Überprüfung der Entwicklung dieser Angelegenheit ab. Anwesend waren Morgenthau und *Stimson*, Harry *White* vom Schatzamt, der stellvertretende Kriegsminister *McClary* und H. Freeman *Matthews* vom Staatsdepartement. Ich gab mir keine Mühe, meine Bestürzung über die Dinge zu verbergen, die der Präsident und Churchill auf Betreiben Morgenthau in Quebec vereinbart hatten. Ich sah darin eine Tragödie für alle Beteiligten . . . Morgenthau. . . erging sich in einer langen Erklärung dessen, was in Quebec geschehen war. Er sagte, Churchill habe sich anfänglich der von ihm, Morgenthau, vertretenen Deutschlandpolitik heftig widersetzt. Der Premierminister habe geradeheraus gefragt, ob man ihn nach Quebec habe herüberkommen lassen, um über einen Plan zu diskutieren, der bedeuten würde, »England an einen Leichnam (Deutschland) anzuketten«... Morgenthau berichtete weiter, er habe darauf die Angelegenheit mit Lord *Cherwell*, dem persönlichen Mitarbeiter des Premierministers, in die Hand genommen und diesen anscheinend überzeugt. Cherwell seinerseits besprach die Sache mit Churchill und gewann ihn dafür. Offenbar sagte der Vorschlag dem Premierminister schließlich darum zu, weil England auf diese Weise eine große Anzahl von Deutschlands Eisen-

und Stahlmärkten gewinnen und so einen gefährlichen Konkurrenten ausschalten konnte... *Stimson* fragte Morgenthau geradeheraus, ob nicht irgendein Zusammenhang zwischen Churchills Zustimmung zu dieser Politik und seinem dringenden Wunsche, die ihm von Morgenthau angebotenen Kredite zu erhalten, bestanden habe. Morgenthau verneinte dies, gab jedoch zu, die Kredite seien offensichtlich das wichtigste nicht-militärische Ziel des Premierministers in Quebec gewesen.«

». . . Kurz nachdem der Präsident nach Washington zurückgekehrt war, suchte ich ihn im Weißen Haus auf. Sein Memorandum vom 15. September und den Morgenthauplan hatte ich mitgebracht. Ich sagte dem Präsidenten ganz offen, daß dieser Plan aller Vernunft entbehre... Er würde in Deutschland alles vernichten außer dem Grund und Boden und bewirken, daß die Deutschen sich ausschließlich aus der Landwirtschaft ernähren müßten. Das aber bedeute, da lediglich 60% der deutschen Bevölkerung sich aus dem Boden Deutschlands ernähren könnten, daß die übrigen 400/ sterben müßten. .

»Ich bemerkte, daß ich hinsichtlich der Nachkriegsbehandlung Deutschlands zwei Hauptziele im Auge hätte. Das erste sei, Deutschland während 25 bis 50 Jahren, je nach Notwendigkeit, unter militärischer Kontrolle zu halten, bis es eine vollkommene innere Wandlung durchgemacht... hätte. Als zweites hob ich hervor, der deutsche Lebensstandard solle zwar unter dem der Nachbarvölker gehalten werden, sich jedoch stufenweise je nach der Wandlung bessern, die vom Nationalsozialismus, rassistischer Überheblichkeit etc. zum Verständnis der Ideen der Menschenrechte, der individuellen Freiheit, der Unabhängigkeit und des Friedens erfolge. .

»Meine Ausführungen schloß ich mit dem Bemerkten, ich sei überzeugt, die Engländer hätten in Quebec dem extremen Aus Hungierungsplan zugestimmt, um... den von Morgenthau in Aussicht gestellten Kredit von sechseinhalb Milliarden Dollar zu erhalten. Ich war auf diesen Kredit ganz besonders schlecht zu sprechen..., denn es gab zahlreiche zwischen uns und Großbritannien schwebende Fragen..., über die wir zu verhandeln hatten. . ., und wir benötigten diese Kredite als einen Teil unserer Verhandlungsposition. Diese Erwägungen stellte Morgenthau beiseite und machte ein bedingungsloses Angebot von sechseinhalb Milliarden Dollar. Auch innenpolitisch könne dies, so schloß ich. . ., dem Präsidenten schweren Schaden bringen. . ., denn er stand ja damals mitten in der Wahlkampagne von 1944 für die Präsidentschaft. .

Rein humanitär waren also auch Cordell Hulls Überlegungen nicht. Er gedachte Deutschland durch jeweils bessere oder schlechtere Lebensmöglichkeiten »umzuerziehen«, und er gedachte durch die Kredithilfe englische Konzessionen zu erreichen, wie er ja auch schon am 25. August 1940 die Verpachtung wichtiger Stützpunkte auf britischem Gebiet an die USA im Zusammenhang mit amerikanischer »Hilfe« erreicht hatte. Aber er predigte immerhin Vernunft.

Und auch das schon führte das Ende seiner Karriere herbei: Zu Cordell Hulls Ausführungen wußte Roosevelt nichts zu sagen. Er sandte ihm nur am 29. September 1944 ein Memorandum, in dem er schrieb: »Es handelt sich bei der ganzen Situation im wesentlichen darum, England vor einem völligen Bankrott am Kriegsende zu bewahren.« Diesen Satz unterstrich er zweimal. Und Hull schloß daraus, Roosevelt meine, Deutschland müßten alle Exporte verboten oder unmöglich gemacht werden, weil sonst England die seinen nicht auszudehnen (und so nie seine Schulden an die USA zu bezahlen) vermöge. Auch er verfaßte ein Memorandum, das er am 1. Oktober Roosevelt persönlich überreichte. Aber das war seine letzte wichtige Amtshandlung als Minister. Seit 1933 Leiter des Außenamtes der USA, wurde er im November 1944 durch den Verwaltungsratsvorsitzenden der United States Steel Co., Edward R. Stettinius, ersetzt.

Und zum Unterschied von Kriegsminister Stimson, der Roosevelt aus dem Protokoll vom 15. September 1944 den Satz »in der Absicht, Deutschland in ein seinem Charakter nach vorwiegend Ackerbau und Viehzucht treibendes Land zu verwandeln« vorgelesen und ihn gefragt hatte, wie er »etwas so völlig Verrücktes« hätte unterschreiben können, fand Stettinius diesen Satz keineswegs verrückt. Er war vielmehr auch völlig mit dem einverstanden, was der Präsident in seinem Memorandum vom 15. September sonst noch schrieb, und da stand z. B.: »... Die Leichtigkeit, mit der die Metallindustrie Deutschlands, seine chemischen und seine elektrischen Industrien sich von der Friedens- auf die Kriegsheiligung umstellten, hat sich uns durch bittere Erfahrung eingeprägt. Wir dürfen darüber hinaus auch nicht vergessen, daß die Deutschen einen Großteil der russischen Industrie und die anderer benachbarter Länder verwüsteten und es so nur gerecht ist, diesen geschädigten Ländern die Befugnis einzuräumen, sich die Maschinen zu nehmen, die sie brauchen. Daher werden die erwähnten Industrien... stillgelegt.«

Cordell Hull wie Stimson hatten darauf hingewiesen, daß die Verwirklichung dieser Absicht *ganze* Europa in Mitleidenschaft ziehen

werde. Aber auch das störte ja Roosevelt und Stettinius und sehr viele andere Amerikaner keineswegs. Denn hatte Präsident Woodrow Wilson nicht schon am 20. April 1915 gesagt: »Our whole duty is summed up in the motto: America first!« - »Unsere ganze Pflicht ist in dem Wahlspruch zusammengefaßt: Zuerst Amerika!«?

Hatte nicht schon Thomas Jefferson, der Verfasser der Unabhängigkeitserklärung von 1776, der 1801-09 Präsident der USA war, geschrieben: »Not in our day, but at no distant one, we may shake a rod over the heads of all Europe, which may make the stoutest tremble...?« (»Writings«, Vol. XIV, p. 308) - »Nicht in unseren Tagen, aber in nicht allzuferner Zukunft könnten wir eine Zuchtrute über den Häuptern von ganz Europa schwingen, die auch die Mutigsten zittern ließe...?«

Und so wurde der Morgenthau-Plan als »Programm zur wirtschaftlichen Entwaffnung Deutschlands« am 12. Februar 1945 auch von Stalin und im Juli 1945 von der Potsdamer Konferenz angenommen. 2,5 6 Experten mit 700 Hilfskräften hatten inzwischen die Einzelheiten ausgearbeitet, Listen der zu demontierenden deutschen Fabriken aufgestellt und genaue Anweisungen für die Besatzungsoffiziere verfaßt, denen es z. B. verboten wurde (und bis Juli 1947 streng verboten blieb), »Deutschlands Wiederaufbau in irgendeiner Form zu fördern«.

Auch General Dwight D. Eisenhower hat sich, laut Morgenthau Mitarbeiter Fred Smith, am 7. August 1944 gesprächsweise mit dem Vernichtungsplan einverstanden erklärt, indem er sagte: »Persönlich bin ich nicht für den Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft..., denn das ganze deutsche Volk unterstützte das System und wurde so zum Mitschuldigen der ganzen deutschen Politik. Persönlich möchte ich deshalb, daß dem deutschen Volk während einer gewissen Zeit ein hartes Leben auferlegt wird.«

Und so geschah es auch. Oft kann man heute hören: »Der Morgenthau-Plan blieb doch auf dem Papier!«

Aber er blieb keineswegs auf dem Papier: Deutschland *ist* bekanntlich geteilt. Deutschlands Auslandsvermögen *wurde*, genau wie es in Punkt 5e des Morgenthauplanes steht, enteignet. Die »Restitutionen« *wurden* vorgenommen, wie es Punkt 5a vorsah, und allem Völkerrecht zuwider die privaten deutschen Auslandsbesitzungen bis heute nicht zurückerstattet. Und wurde etwa nicht »demontiert«? Wurde Deutschlands Industrie im »Frieden« nicht noch weit rücksichtsloser verschrottet als das Luftmarschall Harns während des Krieges getan hatte?

Obdorsk liegt an den Ausläufern des Nord-Ural inmitten öder Tundra. Es liegt am Polarkreis, in der Luftlinie 1200 Kilometer nördlich von Swerdlowsk, und noch vor wenigen Jahren bedeutete das 400 km Eisenbahnfahrt von Swerdlowsk nach Kurgan am Tobol, dann gut zwei Wochen Schiffsreise auf dem Tobol, dem Irtysh und dem Ob bis dicht an die Obskaja Guba, eine tief eingeschnittene, schmale Bucht des Eismeeres. Und kaum jemand machte diese Reise, denn Obdorsk, das früher Salechard hieß, war 1930 noch ein miserables Fischernest, das im übrigen von der Pelztierjagd lebte und wo Samojeden und Ostjaken Mammut-Elfenbein und Walroßzähne verkauften. Einwohnerzahl maximal tausend.

Heute ist man mit den TU-104-Düsenmaschinen, die den regelmäßigen Dienst versehen, in eineinhalb Stunden von Swerdlowsk in Obdorsk, wo nunmehr 130000 Menschen leben. Da gibt es riesige, taghell erleuchtete Glashausanlagen, die mit Erdgas aus der Uchta-Petschora-Region geheizt werden. Da widmet sich ein spezialisiertes Veterinärinstitut der Polarrind- und Renzucht, und da liegt überall schwarzer Schnee: »Kürzlich aus der Luft mit Ruß bestreut, den das Erdgasrevier an der Ischma liefert«, wird einem erklärt. Schwarz speichert bekanntlich Wärme. Jedes Rußkorn ist eine Art Sonnenkraft-Akkumulator, und dadurch schmilzt der Schnee schneller. Die Wachstumsperiode wird um 10 bis 20 Tage verlängert, was Ernten von 245 Zentner Kohl je Hektar oder von ³⁴ Tonnen Kartoffeln und vier Tonnen Hafer ermöglicht. So werden hier in der Arktis höhere Erträge als z. B. in Dänemark erzielt, weil die Sonnenstrahlung intensiver ist.

Aber Obdorsk hat auch noch anderes zu bieten: Ein »Fisch-Kombinat« und eine große Wetterstation, einen Fernseh-Sender und eine Netzfabrik - und im Obdorskter Vorort »Wladimir Woronin« das ehemals modernste Edelstahlwerk Europas, das Krupp-Stahlwerk Essen-Borbeck.

Ein Edelstahlwerk in dieser arktischen Einöde scheint zunächst völlig sinnlos. Aber da gibt es das Eisenerz des Ural und 8 km westlich die Kohle von Workuta, und da gibt es, wie gesagt, Erdgas. Da gibt es vor allem den ungeheuren Bedarf an Stahl

entlang dem »Nördlichen Seeweg« und in der ganzen Sowjet-Arktis, die in hyperamerikanischem Tempo entwickelt wurde und die sich an Bodenschätzen als noch reicher erwies als Kanada. Daß die Russen hier ein Stahlwerk bauten, war so abwegig nicht, denn gute Stahlangelassen z. B. kosten 350 \$ das Kilo, und Spezial-Werkzeugstähle sind auch nicht gerade billig.

Der Wahnsinn lag bloß darin, daß dieses Stahlwerk 6000 km weit aus Deutschland herangeschafft wurde. Und daß die Engländer es auf Grund ihrer Demontage-Liste als »No. B. S. 54« den Sowjets auslieferten und daß (wie General *Clay* im April 1948 erklärte) auch 63% allen Demontage-Gutes der amerikanischen Zone in die Sowjetunion transportiert wurden. Daß zum Beispiel auch das Kraftwerk von Obdorsk früher teils in Essen und teils im deutschen Gendorf stand, wo der amerikanische »Industrie-Offizier« Captain Walter *Edelblut* den Abbau und das Verladen auf deutsche Waggons überwachte, die es nach Bremen brachten. Von dort ging es auf deutschen Beuteschiffen nach Obdorsk.

Die Demontage in Essen-Borbeck hatte im Februar 1946 begonnen und war erst im April 1951 beendet. Denn sechzig Techniker mußten erst einmal vierzehn Monate lang alle Einzelteile nummerieren und beschriften, und zwar russisch ebenso wie deutsch. Außerdem verbrauchten sie mehr als 26000 Quadratmeter Papier, um Spezialzeichnungen für die Re-Montage anzufertigen. Das Werk bestand aus einer Renn-Erzanreicherungsanlage mit einem 30 Meter langen Drehofen, aus zwei Hochöfen, sechs Martin- und vier Elektroöfen, aus einer Blockstraße und drei Trio-Walzgerüsten. Ein Kesselhaus mit sechs Hochleistungskesseln und ein Kraftwerk waren vorhanden gewesen und natürlich auch entsprechende Nebenbetriebe und Reparaturwerkstätten.

Das Demontagegut wog schließlich 76000 Tonnen, wurde von 170 Güterzügen zu je 40 Waggons abtransportiert. Aber ehe mit der Zerlegung des ersten Hochofens begonnen werden konnte, mußten 35000 Tonnen Mauerwerk entfernt, das heißt zerstört werden. Durch die zuerst 2000 und schließlich 2800 Mann, die die Demontage in Borbeck durchführten (und die zahlreicher waren als die damals in der Krupp-Produktion Tätigen), wurde hier das rund Elfache des Materials zerstört, das wiederverwendbar blieb, denn in schneidender Winterkälte mußten 30 Meter über dem Boden Nieten aus Blechen entfernt werden, die sich durch den Betrieb verzogen hatten. Da mußten Rohrleitungen von drei Meter Durchmesser entnietet werden, und da bestanden die Alliierten z. B. darauf, daß elektrische Kabel, Gas- und Wasserleitungen ausgegraben wurden, die sechs Meter tief in der Erde

lagen. Der Aufwand stand in keinem Verhältnis zum Nutzen: Der Bau des Werkes Borbeck hatte 122 Millionen Mark gekostet. Für die Demontage mußten (von Deutschland natürlich) 27 Millionen aufgewendet werden.

Auf Reparationskonto gutgeschrieben aber wurden Deutschland 9,5 Millionen Mark, denn die JARA in Brüssel, die »Inter-Allied Reparations Agency«, erkannte nur den Wert an, den ihrer Meinung nach das Demontagegut für die Empfänger hatte.

Die Russen selber schätzten, daß sie etwa ein Fünftel dessen, was sie aus Essen bekamen, unverändert in Obdorsk verwenden konnten. Aber dieses Stahlwerk in der Arktis ist auch die einzige deutsche Großanlage, die nach der Demontage wieder produktiv wurde. So gut wie alles, was die Alliierten Deutschland an kompletten Fabriken nahmen, verkam, lag monatelang in den Häfen herum und wurde schließlich im Bestimmungsland verschrottet, weil es, aus einem lebendigen Organismus gerissen, nicht in die neue Umwelt paßte; weil dort niemand die Trümmer wieder zusammzusetzen vermochte; oder weil es niemand gab, der die Werke betreiben konnte. Jedes Kind begreift, daß es ungleich wirtschaftlicher gewesen wäre, das Profileisen, die Rohre oder Bleche, die die Demontage ergab, der laufenden deutschen Produktion zu entnehmen, sie neuwertig zu liefern. Aber Deutschland sollte nicht produzieren. »Demontieren« hieß in Wahrheit demolieren. Das war nicht eine »Umverteilungs«, sondern eine gigantische Vernichtungsaktion, die nachholen sollte, was den alliierten Bombern nicht gelang.

Krupp war - wie Luftmarschall Harns selber sagte - das einzige Werk, auf das während der »Flächenbombardierungen« systematisch gezielte Angriffe geflogen wurden. Und so erlitt die Firma Krupp Kriegsschäden von nicht weniger als 348 Millionen Mark. Aber ihre Demontage-Schäden betrugen 378 Millionen.

Die August Thyssen-Hütte in Duisburg-Hamborn erlitt als größtes Hüttenwerk Europas Kriegsschäden im Wiederanschaffungswert von 210 Millionen, vor allem auch durch die zerstörten ausgedehnten Arbeitersiedlungen, die ihr gehörten. Die Demontage-Schäden betrugen 329 Millionen *ohne* Demontage-Kosten. Und so ad infinitum. Denn was »Demontage« genannt wurde, war ein Haß-Ausbruch wie die »Ruinen-Taktik«, und auch diese Art von Deutschen-Haß machte vor nichts halt: Wie das Krupp-sehe Edilstahlwerk war die Kruppsche Landmaschinenfabrik demontiert worden, obwohl Deutschland hungerte, die Bauern 1 'andmaschinen so dringend wie Mineraldünger brauchten. Und schließlich fiel diesem Haß auch die weltberühmte Essener

Schwerbeschädigten-Werkstatt zum Opfer, die auf die Bein- und Armamputationen der Maschinenbediener eingerichtet war und einen menschlichen wie betriebssozialen Sonderwert darstellte. Diese kostspieligen Spezialgeräte waren aus dem Bombenschutz gegraben und wieder verwendungsfähig gemacht worden, denn hier konnten nun vor allem auch andere Betriebe sehen, wie Versehrte vollwertige Arbeit zu leisten vermochten - und durch den Zweiten Weltkrieg gab es ja nun mehr als 10000 deutsche Beinamputierte und über 50000 Armamputierte unter den insgesamt eineinhalb Millionen Schwerverwundeten. Aber die Werkstatt kam auf die Demontageliste. Krupp erbot sich, das doppelte Maschinengewicht an Schrott zu liefern. Aber die Maschinen wurden abtransportiert und im Empfangsland verschrottet: Auch wer als Krüppel bei Krupp sein Brot verdiente, war nicht wert, geschont zu werden. Und ganz Essen, das bei Kriegsausbruch 654000 Einwohner besaß, sollte bis 1957 auf »maximal 250000« reduziert werden. Wie Oberst Douglas Fowles es den Krupp-Direktoren gesagt hatte: »Niemals wieder« sollte hier ein Schornstein rauchen.

Und wie in Essen war es überall an der Ruhr und überall in Deutschland: Meist begann es mit Schraubenschlüsseln. Aber wenn die Muttern allzu fest saßen, wurden Hammer und Meißel angewendet. Wo Brecheisen es nicht taten, traten Schweißbrenner in Aktion. War auch das zu viel Arbeit, so wurden Sprengladungen gelegt. Nicht selten brach dadurch Feuer aus: Um so besser, da verbog die Hitze die Eisenträger und ließ die Dächer einstürzen, die es noch gab. Chaos. Aber geplantes Chaos.

Da hatte z. B. im Januar 1949 die »Voll-Demontage« der August Thyssen-Hütte begonnen. Zuerst mit 400 Mann. Im August wurde die Zahl auf 640 erhöht, und im September waren mehr als 1000 Abbrucharbeiter tätig, denn durch amerikanischen Druck »drohte« die Einstellung der Demontagen, und im November 1949 kam es zum »Petersberg-Abkommen«, das auch die Thyssen-Hütte rettete. Und so mußte in Eile gearbeitet werden, und am 17. September 1949 berichtete z. B. die »Westdeutsche Allgemeine Zeitung«: »Einen Beweis für die Art der Demontage in Hamborn lieferte die im ganzen Ruhrrevier bekannte Firma Ufer beim Abbau des Schrägaufzuges von Hochofen 1. Dieser noch völlig intakte Aufzug wurde im oberen Drittel angeschnitten und dann aus 35 Meter Höhe heruntergestürzt. . . Er erinnert jetzt an Bilder, die nach schweren Bombenangriffen im Gedächtnis sind..

Und solche Beispiele der »Torschluß-Panik« der Zerstörung gibt es viele, und alles, was zerstört wurde, galt natürlich nicht als

Reparation, und so schrieb die Interalliierte Reparationskommission z. B. für Essen-Borbeck Deutschland nur 8% des Anschaffungswertes gut. Da tauchte auch No. A. S. 184 der amerikanischen Demontage-Liste, die Deschimag-Werft, deren Kapitalwert der Militärregierung zufolge 60 Millionen Mark betrug, nur mit einer Gutschrift von 4,8 Millionen oder 8% auf. Da hatten die Anlagen der Vereinigten Stahlwerke vor dem Krieg 432 Millionen gekostet, mußten für die Demontage 132 Millionen aufgewendet werden, während der Reparationswert mit 10 Millionen eingesetzt wurde. Da waren in die Hütte Salzgitter-Watenstedt 762 Millionen Mark investiert worden. Auf dem Reparationskonto erscheint sie mit 85 Millionen. Und so lautete schließlich die amtliche Lesart der deutschen Demontage:

»Dem Schlußbericht des Generalsekretärs der Interalliierten Reparationskommission zufolge wurden Deutschland insgesamt Industrieanlagen im Wert von 506,8 Millionen Mark entnommen und Handelsschiffe beschlagnahmt, die einen Wert von 172,9 Millionen hatten. Die industrielle Vorkriegs-Kapazität Deutschlands verminderte sich also durch die Demontagen um weniger als 2% . . . < Zu diesen Ziffern kam die IARA, weil, wie gesagt, sie den Werten des Demontagegutes nur ihre eigenen Schätzungen zugrunde legte; weil sie keinerlei »Restitutionen« berücksichtigte (von denen noch die Rede sein wird); nicht das im Ausland beschlagnahmte deutsche Vermögen; nicht den Wert der enteigneten Patente und Schutzmarken; und nicht das in den abgetrennten Ostgebieten zurückgelassene Gut. Die z. B. im Harmssen-Bericht 948 aufgestellte Reparationsrechnung von deutscher Seite sieht ganz anders aus. Der zufolge betrugen die Reparationsleistungen bei Zugrundelegung der Preise von 1936 in Milliarden Mark:

Entnahmen aus innerdeutschem Volksvermögen (einschließlich der Ostgebiete)	100,0
Leistungen aus der laufenden Produktion	10,0
Sonstige Leistungen	27,25
Vermögensverluste der aus dem Ausland ausgewiesenen Volksdeutschen	40,5

Das ergibt eine Gesamtsumme von 177,75 Milliarden Mark oder mehr als das Zweihundertfünzigfache des von den Alliierten genannten Betrages.

Aber dieser »Berechnungsunterschied« ist nicht das Wesentlichste. Die Heuchelei der Demontierer liegt darin, daß sie verhweigen, was sie demontierten und wie sie demontierten. Bei ihnen nur 679,7 Millionen Mark, die Deutschland angeblich an

Reparationen leistete, muß man sich fragen: Wieso sah Deutschland 1948 nicht anders aus, wenn erwiesenermaßen bis 1945 mehr als die industrielle Vorkriegs-Kapazität erhalten blieb und nachher nur ein Fünftelstest demontiert wurde?

Deutschland 1948: Da brannten winzige Lichter in den Großstädten, sahen sie vom Zug aus wie sibirische Dörfer. Ober allem lag der graue Schleier der Armut. Kaum ein Schornstein rauchte. Die Fabriken glichen Skeletten des »Es war einmal«. Denn wie Heinrich Hauser es damals beschrieb: »Hatten diese Skelette noch intakte Eingeweide, so wurden sie nun herausgerissen. Den Alliierten zufolge waren das nur 20%, der Kapazität. Aber selbst wenn das gestimmt hätte..., was verschwand, war das *Verbindende* der übriggebliebenen Teile. Es war, als würde man einem Auto die Kardanwelle abmontieren – schätzungsweise auch nur 20%, des Wagengewichts – und dann dem Chauffeur befehlen: »So, nun fahr du mal!«

Und das war der große Trick: Es wurde »gezielt« demontiert und fast ausschließlich von »Industrie-Offizieren«, die im Privatleben erfahrene Konkurrenten der Deutschen waren: Da demontierten z. B. in der Rheinischen Röhrenwerke AG zwei englische Offiziere, die »zufällig« leitende Ingenieure von Stewarts & Lloyds waren. Die entnahmen dem Werk Düsseldorf-Lierenfeld nicht Dutzende tausend Tonnen Material, das in der Reparationsrechnung mit ein paar Millionen zu Buch gestanden hätte, sondern »nur« die elektro-automatischen Schweißanlagen und die dazugehörigen Biege- und Abpreßvorrichtungen, die nicht viel kosteten, deren Fehlen aber das ganze Werk stilllegte oder zu veralteten Arbeitsmethoden zwang, die jede internationale Konkurrenzfähigkeit ausschlossen. Da besaßen z. B. die gleichen Rheinischen Röhrenwerke zwei Radialwalzwerke, die einmalig auf der Welt waren und auf denen nahtlose Hohlkörper von 600 bis 1800 Millimeter Außendurchmesser und 18 Meter Länge hergestellt werden konnten. Die wurden im Sommer 1948 demontiert. Und somit konnten in ganz Deutschland keine Hochdruck-Dampfkessel mehr hergestellt werden und keine Hochdruckbehälter für die Chemie. Da waren Deutschlands Kraftwerke wie seine chemischen Fabriken um Jahrzehnte zurückgeworfen, denn auch die großen Schmiedepressen, auf denen solche Behälter produziert wurden und wie Krupp in Essen und die Dortmunder Union sie besaßen, waren bereits demontiert.

Solche Beispiele gibt es Dutzende und Hunderte. Und da standen zudem überall in Deutschland Maschinen, auf die ein großes, weißes »M« gemalt worden war, die Opfer der »Multilateralen

Aktionen«: Soundso viele Maschinen mußten den Demontageplänen zufolge der deutschen Industrie »entnommen« werden. Aber das geschah nicht, indem man sie einigen wenigen oder bereits stillgelegten Betrieben entnahm, sondern in möglichst vielen verschiedenen, noch arbeitenden Fabriken. Dutzende und Hunderte Firmen, die nicht auf der »Totaldemontage-Liste« standen, wurden so lahmgelegt, denn ein moderner Betrieb ist ein Organismus, und die »M«-Maschinen waren die essentiellen, damals unersetzlichen. Und auch ein anderes Ziel verfolgten die »M«-Aktionen: Deutschen Werken wurden sogenannte »Prototyp-Anlagen« entnommen und diese Muster der englischen und französischen Konkurrenzindustrie zur Verfügung gestellt.

Mit allen Mitteln wurde versucht, die deutsche Wirtschaft zu lähmen. Bis 1951 (und vereinzelt bis 1953) wurde demontiert, auch nach dem »Petersberg-Abkommen« noch, und bis zur letzten Minute ging es um die Verwirklichung des Morgenthauplanes. Der *wahre* Sinn der »Demontage« war niemals Hilfe für die kriegsgeschädigten Nachbarn Deutschlands gewesen, sondern ein »Super-Versailles«, das die Sentimentalitäten von 1918 vermied.

In seiner Botschaft an den Kongreß hatte Präsident *IVilson* am **ii.** Februar 1918 gesagt: »Es soll keine Annexionen, keine Kontributionen und keine Wiedergutmachung mit Straf-Charakter geben!« Aber durch den Vertrag von Versailles bekamen Belgien, Dänemark und Danzig, Frankreich, Polen und die Tschechoslowakei 71 000 Quadratkilometer deutscher Gebiete mit sechseinhalb Millionen Einwohnern. Damit zugleich acht Zehntel der Vorkriegs-Zinkproduktion, die Hälfte der deutschen Eisenerzförderung und ein Viertel der Steinkohlengewinnung. Und selbst Wilsons »graue Eminenz«, Oberst Edward M. House, hatte am 29. Juni 1929 in sein Tagebuch geschrieben: »Ich muß denjenigen zustimmen, die da sagen, daß der Vertrag von Versailles schlecht ist und niemals geschlossen werden durfte und daß seine Durchführung Europa in Schwierigkeiten ohne Ende stürzen wird.

Wie Colonel House erkannten Hunderte Amerikaner und Engländer den Wahnsinn dieses »Friedens«, und jeder ehrliche Historiker und Politiker wußte auch, daß Versailles eine der Hauptursachen des Zweiten Weltkrieges war. Schließlich erklärte sogar der damalige US-Außenminister John Foster Dulles im Februar 1954 auf der Berliner Viermächte-Konferenz: »... Ich hatte einen gewissen Anteil an der Pariser Konferenz, aus der der Versailler Vertrag hervorging. Ich kann mir die Stimmung dieser Konferenz noch leicht ins Gedächtnis rufen. Damals glaubten wir, daß man, um den Geist des Bösen aus den Deutschen aus-

zutreiben, Deutschland besetzen und entmilitarisieren und ihm erniedrigende Diskriminationen auferlegen müsse, damit es auf immer ein Außenseiter der Nationen bleibe, sichtbar mit dem Kainszeichen versehen. Aus diesem Experiment haben die, die ernsthaft und vernünftig den Frieden anstreben, gelernt, daß man eine große Nation nicht dadurch harmlos macht. . . , daß man sie aus der Völkerfamilie ausstößt. . . Im Gegenteil, das stachelt ein Volk mit Kraft und Mut nur zu dem Versuch an, die Fesseln zu sprengen und dadurch seine souveräne Gleichheit zu demonstrieren. Verbote regen an, das zu tun, was verboten ist. . . «

Aber nichtsdestoweniger war Versailles harmlos im Vergleich zu dem, was 1945 geschah. Geschah - nicht nur geplant wurde: Da verlor - »Atlantik-Charta« hin oder »Atlantik-Charta« her - Deutschland nicht 71000, sondern 114 300 Quadratkilometer, und das war ein Viertel seines Gebietes, nicht wie 1918 nur wenig mehr als ein Achtel. Und während Deutschland Versailles zufolge binnen 30 Jahren 180 Milliarden \$ zahlen sollte, stellten 1947 die 18 in der »Interalliierten Reparations-Agentur« Vereinten Länder Ersatzansprüche von 304 Milliarden Dollar, und die Sowjetunion forderte die Wiedergutmachung von Kriegsschäden und Kriegskosten, die mit 485 Milliarden Dollar bewertet wurden. Deutschlands Gesamtvermögen belief sich schon vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges auf nur 600 bis 700 Milliarden Mark oder bestenfalls 170 dieser 785 Milliarden \$ Reparationsforderungen. Daß diese also niemals aus Deutschland herauszuholen waren, wußten auch die Sieger. Aber es ging ihnen um einen »Rechtstitel«. Und den hatten sie nun ihrer Meinung nach, obwohl z. B. auch der amerikanische Rechtslehrer Philip C. Jessup hervorhob: »Die Verurteilung der deutschen Kriegsverbrecher bedeutet die Ablehnung der Theorie, daß der Staat selber schuldig ist und für den Beginn eines Angriffskrieges bestraft werden kann..

In Henry Morgenthaus Buch »Germany is out Problem«, das 1945 in New York und London erschien, stand: »Innerhalb einer kurzen Frist, wenn möglich nicht länger als sechs Monate nach dem Aufhören der Feindseligkeiten, sollen alle industriellen Anlagen Deutschlands und alle industriellen Ausrüstungsgegenstände... völlig demontiert und in die Länder der Vereinten Nationen als Restitutionen abtransportiert werden. Auch die gesamte Ausrüstung der Bergwerke... soll entfernt und die Bergwerke sollen geschlossen werden. .

Während der Konferenz von Potsdam, die vom 17. Juli bis z. August 1945 tagte, sahen die Sieger die Unentbehrlichkeit der

Ruhrkohle für ihren eigenen Wiederaufbau ein und ließen deshalb die Bergwerksvernichtung fallen. Im übrigen aber war auch den Beschlüssen von Potsdam zufolge »binnen sechs Monaten, spätestens zum 2. Februar 1946, der Umfang der aus den westlichen Zonen zu entnehmenden industriellen Anlagen zu bestimmen«. Und die Potsdamer Erklärung lautete weiter: »Um Deutschlands Stärke als Militärmacht zu zerstören, soll die Erzeugung von Waffen, Munition und Gegenständen des militärischen Bedarfes sowie aller Arten von Flugzeugen und seetüchtigen Schiffen verboten sein und verhindert werden.«

»Die Produktion von Metallen, Chemikalien und Maschinen sowie anderen Gütern, die für eine Kriegswirtschaft notwendig sind, soll einer strengen Kontrolle unterliegen. . . und auf die Deckung des absolut notwendigen Bedarfes von Deutschland selber.. beschränkt werden.«

»Betriebe, die für eine Erzeugung im Rahmen des erlaubten Maßes nicht benötigt werden. . . , sind ins Ausland zu überführen oder. . . zu zerstören.«

»Die deutsche Wirtschaft soll sobald wie möglich dezentralisiert werden., und bei ihrer Reorganisation das Hauptgewicht auf die Entwicklung der Landwirtschaft... gelegt werden. .

1)as war »bester« Morgenthau. Und schließlich sagte bereits die im April 1945 General *Eisenhower* gegebene Anweisung der Vereinigten Stabschefs, JCS 1067, völlig klar und eindeutig: »Nichts soll unternommen werden, die deutsche Wirtschaft zu erhalten oder zu stärken, es sei denn, dies geschehe zur Sicherung der Reparationsleistungen oder zur Verhinderung von Seuchen und Unruhen.«

Und dementsprechend sah auch der deutsche »Industrie-Plan« aus, auf den sich die Alliierten am 28. März 1946 in Berlin einigten, der die Rüstungsverbote detailliert und in dem es heißt:

»IV. Die *gesamte* Kapitalausrüstung für die Erzeugung folgender Arten von Produkten soll entnommen werden:

- a) synthetisches Benzin und synthetische Öle,
- b) synthetischer Gummi,
- c) synthetisches Ammoniak,
- d) Kugel-, Rollen- und Kegellager,
- e) schwere Werkzeugmaschinen bestimmter Typen,
- f) schwere Traktoren,
- g) Roh-Aluminium,
- h) Magnesium,
- i) Beryllium,

- j) Vanadium aus Thomasschiacke,
- k) radioaktive Stoffe,
- l) Wasserstoffsuperoxyd über 500/o,
- m) spezifische Kriegskemikalien und Gase,
- n) Funkausrüstungen.«

Da wurde aber keineswegs nur die Herstellung dieser vierzehn Stoffe und Güter und aller Flugzeuge und Schiffe verboten. Da wurde nicht nur eine Liste von 2325 zur Totaldemontage bestimmten Werken aufgestellt, auch einschneidende Produktions-Beschränkungen für die gesamte Industrie wurden erlassen: Deutschland sollte erarbeiten dürfen, was es zum nackten Leben brauchte, mehr nicht. Und dafür schienen den Alliierten »maximal«

% der Erzeugung von 1936 zu genügen. Als Durchschnitt, nicht etwa als Regel, denn der Bau von Werkzeugmaschinen mußte auf 11,4%, der Erzeugung von 1936 eingeschränkt werden. Die Produktion der chemischen Werke auf höchstens 400/o und die Höchsterzeugung von Stahl wurde auf 5,8 Millionen Tonnen jährlich beschränkt, und das waren 9%, der Produktion von 1936. Dieser »Industrieplan« schrieb außerdem vor, daß die deutsche Automobilproduktion nicht mehr als 40000 Einheiten jährlich, an Lastwagen und Personenwagen also, betragen durfte. Da wurden 10000 leichte Motorräder und 4000 Straßenschlepper jährlich erlaubt, wurde ebenso festgelegt, wieviel Paar Schuhe und wieviel an Textilien den Deutschen zustanden. Und da wurde das Außenhandelsvolumen genau limitiert: In Werten von 1936 durfte die deutsche Ausfuhr bis 1949 auf maximal drei Milliarden Mark gebracht werden. Der Nahrungsmittel- und Futtermittel-Import durfte 45 Milliarden Mark nicht übersteigen, denn für insgesamt 66,5 Millionen Deutsche waren je 2000 Kalorien täglich vorgesehen und wurden »als durchaus ausreichend« betrachtet, obwohl vor dem Kriege und anderswo 3000 bis 4000 als »normal« galten. Eineinhalb Milliarden Mark durften für Rohstoffimporte aufgewendet werden. Hielt der Kontrollrat weniger für ausreichend, so hatte der übrigbleibende Ausfuhrerlös der Bestreitung von Besatzungskosten, ausländischen Dienstleistungen und dergleichen zu dienen.

Aber die Chance, daß zuviel exportiert wurde, war gering. Denn nicht nur jede Erzeugung von Leichtmetallen wurde Deutschland verboten, sondern im Absatz VI des »Industrieplanes« hieß es z. B. auch unter dem Titel »Buntmetalle«: Der Jahresverbrauch an Buntmetallen ist einschließlich der Ausfuhr der Buntmetalle enthaltenden Erzeugnisse auf folgende Mengen festgesetzt: Kupfer

140000 Tonnen, Zink 135 000, Blei x 20000, Zinn 8000 und Nickel 1750 Tonnen. Und allein schon diese Beschränkungen zeigen den wahren Sinn des Planes: Kupfer ist heute das nach Eisen wichtigste aller Metalle. Rund vier Zehntel allen Kupfers werden von der Elektrotechnik verbraucht, und rein oder in Form von Legierungen enthält auch jedes Auto etwa 50 Kilo Kupfer. Und so war eine der Voraussetzungen der Exportfähigkeit der deutschen Elektroindustrie, daß 1938 in Deutschland 270000 Tonnen Kupfer gewonnen wurden. Heute beträgt der Welt-Kupferverbrauch rund viereinhalb Millionen Tonnen jährlich. Deutschland sollte also auf den 32. Teil dieses Verbrauchs beschränkt werden. Und bei Nickel, von dem nun jährlich etwa 240000 Tonnen zur Verarbeitung kommen und das für nichtrostende Stähle so unentbehrlich wie für Hunderte andere Dinge ist, der 140. Teil.

Gewiß, lange blieb der »erste« Industrieplan nicht in Kraft. Der ging von der Wirtschafts-Einheit Deutschlands aus, und da diese durch den Widerstand der Franzosen wie durch die sowjetische Besatzungspolitik verhindert wurde, stellten die Amerikaner im Mai 1946 die Reparationslieferungen aus ihrer Zone in die Sowjetunion ein, kam es am 1. Januar 1947 zur wirtschaftlichen Vereinigung der britischen und amerikanischen Zonen und am 7.6. August 1947 zu einem »revidierten deutschen Industrieplan«, der den Deutschen »weitgehende Konzessionen« machte, vor allem statt 5,8 Millionen eine Rohstahlkapazität von 10,7 Millionen Jahrestonnen erlaubte.

Aber was den Deutschen nun erlaubt wurde, konnten sie nicht nutzen. Dutzende »Engpässe«, wie die der Buntmetallerzeugung oder der beschränkten Schwefelsäureherstellung, wurden geschaffen und zwar mehr Rohstahl, nicht aber die nötige Walzwerkskapazität erlaubt. Und da wurde vor allem durch das alliierte »Kleirholzmachen«, die sogenannte »Entflechtung«, systematisch der Verbund zerschlagen, auf dem die Rentabilität der deutschen Montanindustrie beruhte, und z. B. die IG-Farben in so kleine Nachfolgegesellschaften aufgelöst, daß keine mehr Forschung treiben und neue Produkte entwickeln oder gar mit Giganten wie der Du Pont de Nemours oder der Imperial Chemicals konkurrieren konnte. Und da wurde auch der deutsche Bankenapparat derart zersplittert, daß keine deutsche Bank mehr in der Lage war, den deutschen Wiederaufbau zu finanzieren. Auf dem Papier sah der »revidierte« Industrieplan von 1947 zwar anders aus als der von 1946. In Wahrheit aber diente auch er noch der Vernichtung der deutschen Lebensgrundlagen.

13

Das alliierte »Kleinholz-Machen«

DIE ZERSCHLAGUNG DES DEUTSCHEN BANKWESENS, DER KONZERNE UND DES DEUTSCHEN REICHES

Was für London die »City« ist, war für Berlin die Behrenstraße: Hier lag das finanzielle Hauptquartier des Reiches, hatten alle großen Banken ihren Sitz.

Am Sonnabend, dem 21. April 1945, wurde hier noch gearbeitet. Am Montag aber wüteten erbitterte Straßenkämpfe, denn vom Bankenviertel zur Reichskanzlei waren es ja nur ein paar Schritte, die Wilhelmstraße lag gleich um die Ecke. In den Schalterhallen der Banken lagerten nun Flüchtlinge. In den Höfen fuhren die letzten Flak-Batterien auf. Aus den Kellerluken der Banken schossen die Panzerfäuste. Was in der Behrenstraße nicht schon durch Luftangriffe in Trümmer gegangen war, wurde in dieser bis zum 1. Mai dauernden Schlacht zu Ruinen geschossen. In der bisher unzerstörten Reichs-Kreditgesellschaft verbarrikadierte sich die letzte Kreisleitung der NSDAP, die des Bezirks Mitte. Als die Russen eindrangten, standen noch das alte Bankhaus Hatdy und die Deutsch-Südamerikanische Bank. Aber da Waffen gefunden wurden, zündeten die Sieger die Gebäude an.

Am 2. Mai 1945 stiegen die Eroberer in die Stahlkammern des Bankenviertels hinab, die hier eine unterirdische Stadt für sich bildeten, und das Eindringen war nicht einfach. Die Schlüssel fanden die Russen nicht, und ihre ersten Sprengladungen erwiesen sich als unwirksam. So raubten sie erst einmal alles Bargeld der Schalterhallen-Kassen. Was tausend Mark wert waren oder nicht, wußten sie nicht, und so gaben sie ohne Wimperzucken hunderttausend Reichsmark für eine Flasche Schnaps. Sie zahlten auch gerne 100 Mark für einen Haarschnitt. Und eine vergewaltigte Stenotypistin, die wimmernd hinter einem Effektschalter lag, bekam eine halbe Million in den Schoß geworfen.

Aber rasch rückten die sowjetischen Wirtschaftsstäbe nach, und denen ging es nicht um ein paar Lappen Bargeld. Die interessierten sich für das Giro-Sammeldepot, das die deutschen Banken bei der Reichsbank in Berlin unterhielten und wo bei Kriegsende für etwa elf Milliarden Mark deutsche Aktien, für fünf bis sechs Milliarden Industrie-Obligationen und ungezählte Milliarden Reichsschatzanweisungen hinterlegt waren. Die Moskauer Experten ließen systematisch Wannsee und Zehlendorf durchkämmen

und alle Berliner Großbankdirektoren festnehmen. Nicht einer der Berliner Reichsbankleiter z. B. entkam ihnen, und schon zehn Tage nach der Eroberung Berlins war auch die letzte Stahlkammer offen. Und hier lag, was Berlins und zum nicht geringen Teil Deutschlands reiche Leute in eineinhalb Jahrhunderten an Bewahrenswertem angesammelt hatten. Die stählerne Tresorstadt unter der Behrenstraße war immun gegen den feindlichen Bombeneinbruch gewesen, und so waren hier nicht nur Gold und Platin und Brillanten untergebracht worden, sondern auch Svr Porzellan und kostbare Gemälde, herrliche Teppiche und Kunstschatze aller Art.

Genau weiß heute niemand, was hier alles lag. Denn wenn Russen später Beutelisten aufstellten, die zwar Deutsche nie sehen bekamen, die jetzt aber wohl irgendwo in Moskau liegen, wurde in der ersten Zeit planlos und ohne Beleg geplündert. war z. B. bei der Berliner Handelsgesellschaft in der Französische Straße nicht auf verhaftete Direktoren und etwaige Schlüssel wartet worden, sondern man hatte die Safetüren gespresen. Ebenso bei der Preußischen Seehandlung in der Jägerstraße. stopften sich Kirgisen die Taschen voll Juwelen, und da v schmähten Sowjetgeneräle diese Schätze sowenig wie die gerilsten ihrer Untergebenen. Wurden sie beim Plündern erwischt, wurden diese Generäle allerdings sofort erschossen, ebenso 1 kleinere Leute. Aber wer wollte sie schon erwischen? In Begab es längst kein Licht mehr. Die Schatzgewölbe lagen völlig Dunkel, und der Abtransport der Reichtümer geschah bei Facschein: Die Russen stellten sie aus den deutschen Pfandbriefen t Aktien her, die hier überall in hohen Stapeln lagen, und das sammengedrehte Papier leuchtete prächtig.

Was hier an Wertpapieren zugrunde ging, wurde später mühsam rekonstruiert. Was an Schmuck und Kunstgegenständen gera wurde, ist, wie gesagt, nie festgestellt worden, aber daß es sich mehrere Milliarden Goldmark handelte, ist sicher, denn sei lange vor Kriegsende waren keine Safes mehr zu mieten gewesen die Panzertresore der Banken überfüllt. Auch die der Depositskassen. Und soweit die in den Westsektoren Berlins lagen, blieb sie zum Großteil erhalten: Über diesen Stahlkammern lagen Schuttberge der zerstörten Häuser, die fanden die Russen nicht. Und nachdem im Juli 1945 Truppen der Westmächte ihre Berliner Sektoren besetzten, konnten die wieder ausgegraben werden. Aber gravierender als Zerstörung und Beraubung war natürlich, daß es in Deutschland vorerst überhaupt keinen Bankverkehr gab: Schon der Befehl Nr. x Generalleutnant Bersarins,

Chefs der Besatzung der Stadt Berlin, vom 28. April 1945 hatte gelaute: »... Inhaber von Bankhäusern und Bankdirektoren haben alle Finanzgeschäfte zeitweilig ruhen zu lassen. . .« Und es folgte eine von Oberbürgermeister Dr. A. Werner unterzeichnete Anordnung des Berliner Magistrats vom 5. Juni 1945: »Sämtliche Banken müssen sofort ihren Kassenverkehr einstellen. Sie ruhen vorläufig. . .«

Viele Bankiers ruhten nicht vorläufig, sondern für immer: Sie kamen in den Straßenkämpfen ums Leben, gingen in Lagern zugrunde und einige verübten Selbstmord. Wer konnte, floh über Henningsdorf, Neuruppin und Mecklenburg der Elbe zu. Was vom deutschen Bankwesen übrigblieb, fand sich meist in Hamburg wieder.

Aber wenn auch mit anderen Mitteln, suchten nicht minder die Engländer, die hier regierten, das deutsche Bankwesen zu erledigen. Im Dritten Reich waren Bankiers sehr oft den »Coupon-Schneidern« gleichgesetzt und als »Blutsauger der Wirtschaft« behandelt worden. Die Besatzer sahen in ihnen eine ganz besonders gefährliche Art von »Stützen des Nazi-Regimes«, und neben Krupp und der IG-Farben galten ihnen die drei deutschen Großbanken, die Deutsche Bank, die Dresdner Bank und die Commerzbank, als bedeutendste und daher unerwünschteste »Machtkonzentrationen«. »Die Männer, die Hitlers Krieg finanzierten, dürfen keinerlei Rolle mehr in Deutschland spielen«, hieß es. Die Westalliierten kannten zudem sehr genau die Rolle der Banken bei der deutschen Industrialisierung und der Ausbreitung der deutschen Welthandelsgeltung. Und wie es den Morgenthau-Plan gab, so den »Dodge-Plan«.

Im Jahre 1890 geboren, war Joseph Morrell Dodge 1933 Direktor der Detroit Bank und Vicepräsident der National Bank of Detroit geworden, 1938-44 Direktor der Filiale Detroit der Federal Reserve Bank of Chicago. Er war gleichzeitig Direktor zahlreicher Versicherungsgesellschaften, der Packard Motor Car Co. und der Chrysler Corp. und ein typischer »selfmade-man«: Joe Dodge fing als Bürojunge in der Detroit Central Savings Bank an, lernte durch Selbststudium Buchhaltung und wurde mit 20 Jahren Bankprüfer des Staates Michigan. Mit den Automobilbauern Dodge nicht verwandt, verkaufte Dodge doch sehr viele ihrer Wagen, zeichnete sich als Boxamateur aus und bekam schließlich gute Ilankposten. Und nun saß er 1945 als Finanzberater der US-Militärregierung in Deutschland und war Finanzdirektor von 0MGUS, der Geldgewaltige im Büro des amerikanischen Militärbefehlshabers.

gegenüber den »nur« 64 Milliarden der Bundesrepublik. General Motors stellt jetzt 6 Millionen Autos jährlich her. Besitzt Fabriken, Montagewerke oder Großlager in 23 Ländern, von Argentinien bis Venezuela und von Belgien bis Uruguay. General Motors gehören bekanntlich die Adam Opel AG in Rüsselsheim ebenso wie die Vauxhall Motors Ltd. in England oder die Holden Pty. Ltd. in Australien. Mit drei bis vier Milliarden DM jährlich schüttet dieses Unternehmen größere Gewinne aus als irgendeine Firma auf der Welt.

Aber General Motors stellte und stellt natürlich *keine* »übermäßige Wirtschafts-Konzentration« dar. Ebenso wenig die amerikanischen Öl-Trusts, von denen z. B. die Standard Oil of New Jersey als zweitgrößte Gesellschaft der USA einen Jahresumsatz von rund 40 Milliarden DM hat. Da scheint den Amerikanern ihre General Electric Co. mit 20 Milliarden DM Verkäufen ebensowenig »zu groß« wie den Engländern und Holländern die Royal Dutch-Shell mit 30 Milliarden. Und da wurden die Vereinigten Stahlwerke, die niemals mehr als 2,47 Milliarden Mark Aktiven besaßen, in 16 »Nachfolgegesellschaften« zerschlagen, obwohl der erste aller Stahl-Trusts von J. P. Morgan bereits im Jahre 1901 geschaffen wurde und diese United States Steel Corporation schon damals die einzige Firma der Welt war, die mehr als eine Milliarde Dollar Aktiven besaß. Sie faßte Erzgruben und Eisenbahnen mit Kohlenzechen und Hüttenwerken zusammen und brachte es innerhalb einer Generation auf mehr als ein Drittel der gesamten Stahlkapazität der USA. Ihre Aktiven betragen jetzt rund 15 Milliarden DM oder das Sechsfache der Aktiven der Vereinigten Stahlwerke, die bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges das bedeutendste Industrieunternehmen Deutschlands (und Europas) waren. Und die US Steel hat heute noch immer die fünffache Kapazität des größten deutschen (und europäischen) Stahlunternehmens, der mit Phoenix-Rheinrohr wiedervereinigten August Thyssen-Hütte. Und ähnlich war und ist es bei allem: Der deutsche Chemie-Trust, die IG-Farbenindustrie, wurde zerschlagen, obwohl sie nicht im entferntesten an die Du Pont de Nemours Co. heranreichte, die als größte Chemiefirma der Welt mehr als 100000 Leute beschäftigt. Das deutsche Bankwesen war eine »typische Machtkonzentration«, aber wenn die Bilanzsumme der drei deutschen Großbanken 1938 zusammen knapp 8,1 Milliarden Mark betrug, so kam es im Dezember 1963 z. B. auf Initiative der Londoner Midland Bank zu einem Zusammenschluß mit der Commercial Bank of Australia, der Standard Bank, die hauptsächlich in Süd- und Zentralafrika arbeitet, und der Toronto Dominion Bank: Die

Gruppe besitzt nun 5000 über die ganze Welt verstreute Filialen und 3,4 Milliarden £ Aktiven - über 38 Milliarden Mark also. Aber welche Vermessenheit, auf Engländer und Amerikaner den gleichen Maßstab wie auf Deutsche anzulegen! Und wie naiv, von Wirtschaft zu reden, wenn es doch um hohe Politik ging!

Wie bis Oktober 1947 von den West-Alliierten 918 deutsche Fabriken demontiert wurden, obwohl auch die Besatzer nur 338 als »Rüstungsbetriebe« deklariert hatten; und wie auch der »revidierte« Industrieplan dieses Jahres noch 858 Werke für »überzählig«, d. h. für das erlaubte deutsche Lebensniveau nicht nötig hielt; so wurden 624 deutsche Firmen mit einem Minimalwert von

Milliarden Mark und mit mehr als 300 000 Beschäftigten von der »Stahl-Neuordnung« betroffen, nicht um >Anti-Trust-Ideale« durchzusetzen, sondern um für immer und ewig die deutsche Stahlindustrie unrentabel zu machen. Die »North German Iron and Steel Control« trennte die Hüttenwerke von ihren Zechen und riß Grundstoffherzeuger und weiterverarbeitende Betriebe auseinander, weil der deutsche »Verbund« zerschlagen werden sollte. Denn dieser in Jahrzehnten aufgebaute »Verbund« ermöglichte z. B. das Heizen der Koksofenbatterien mit Hochofen-Gas und setzte so das Kohlengas für den Publikumsverbrauch frei. Dieser »Verbund« bedeutete rationelle Transporte und vor allem »Verarbeitung in einer Wärme«, d. h. des noch glühenden Rohstahls zu I3rammen und Walzwerkserzeugnissen. Durch den »revidierten« Industrieplan von 1947 aber wurde z. B. der Henrichshütte in 1 lattingen die Roheisenerzeugung erlaubt, die Stahlerzeugung und Stahlweiterverarbeitung aber nicht: Man mußte also das Roheisen erkalten lassen und fremden Stahlwerken zuführen. Und der Wärmeverlust, den das mit sich brachte, hätte zur Erzeugung von 40000 Tonnen Rohstahl jährlich genügt. Der kam mehr als 9000 Waggons Kohle gleich, die nicht nur Geld kostete, sondern auch zwölf Monate lang 610 Waggons füllte. Für den Transport der rund 80000 Tonnen bisher im eigenen Stahlwerk eingesetzten Roheisens waren 5340 Waggons nötig. Auch mußten Rohstahlhücker, Bleche und anderes nun transportiert werden, und so bedutete die Zerreißung des Verbunds in diesem *einen* (kleinen) Werk ein Jahres-Mehr von zusammen 16670 Waggons und 417 1 OkomOtiven.

In den ersten Nachkriegsjahren standen diese Transportmittel nicht zur Verfügung, und so war auch damit wieder ein »Engpaß« geschaffen, der die deutsche Produktion drosselte. Und später mußten all diese Transporte bezahlt werden. Und auch das war unmöglich, denn die Stahl- wie die Kohlenpreise und zahlreiche

andere Preise wurden von den Alliierten festgesetzt. Erst vom 30. Juli 1952 an konnten die deutschen Hütten den Preis ihrer Produkte bestimmen, und erst am 1. April 1956 wurden die Kohlenpreise (deren Regelung nach den Alliierten die Montanunion übernahm) in Deutschland freigegeben. Die Henrichshütte wurde nicht demontiert. Aber sie wurde systematisch zu einer Verlustquelle gemacht.

Und auch diese »Wirtschaftspolitik« war natürlich nur ein Teil der alliierten Deutschlandpolitik: Wie Hunderte neue »Industrieführer« sollten auch hundertzwanzig neue deutsche »Fürsten« geschaffen, Deutschlands politische Verwaltung ebenso zerstückelt werden wie seine ökonomische.

In seinen »Intimitäten der III. Republik« beschreibt Ferdinand Bac, wie er Anfang 1918 den ehemaligen französischen Botschafter in Berlin, Bilhourd, besuchte und ihn mit einem Rotstift über einer großen Landkarte sitzend fand. »Die Nachrichten von der Front«, sagte er, »sind ausgezeichnet. Im Oktober wird alles vorbei sein. Man muß daran denken, was man ihnen für Bedingungen stellen soll. . .« Und Bilhourd erklärte:

»Mit Elsaß-Lothringen haben wir das linke Rheinufer, das Deutschland der Karolinger. Polen bekommt Schlesien. Das Reich Wilhelms wird zerstückelt. England bekommt wieder Hannover, und die Russen erhalten Ostpreußen. Dann stellen wir die Kleinstaaten des Nordens wieder her mit Dresden als Zentrum, schaffen eine süddeutsche Konföderation mit Österreich, Bayern, Baden und Württemberg und der Hauptstadt Wien. Rückkehr zum Stand von 1866 also. Eine Balkanföderation noch, bei der die Türken Konstantinopel behalten. . .« Bilhourd rieb sich die Hände: »Und damit ist das Kind geschaukelt. In Frankreich bin ich Republikaner. Aber um Frieden zu haben, müssen die kleinen deutschen Fürstentümer wiederhergestellt werden. Mit denen hat man nie Last. Ohne Napoleon, den die Vereinheitlichungswut umbrachte, hätten wir einen Frieden von hundert Jahren gehabt. Und wenn es wieder 120 deutsche Fürsten gibt, werden wir ihn haben. Da brauchen wir uns nie wieder vor den boches zu fürchten...«

Bilhourd starb, und mit ihm sank Versailles ins Grab. Aber Lord Norwich, damals noch Alfred Duff Cooper, grub im Mai 1940 Bilhourds Pläne wieder aus und forderte in London: »Zerschlagt Deutschland! Löst es in Kleinstaaten auf!« Und nicht anders dachte Georges Bidault, der als Frankreichs Außenminister am 17. Januar 1946 in der Pariser Kammer sagte: »Ein milder Frieden kann für Deutschland nicht in Betracht gezogen werden. So-

wenig im Westen wie im Osten. Das Reich ist Ostpreußens und Schlesiens verlustig gegangen. Es gibt keinen Grund, daß wir unsererseits den Kontakt mit einer feindlichen Bevölkerung ertragen sollten. . .«

Und deshalb plante Bidault nicht nur die Abtrennung der Saar, zu der es bekanntlich kam und die bis 1959 dauerte; nicht nur die Internationalisierung der Ruhr, zu der es ebenfalls kam und die erst 1953 aufgehoben wurde; sondern auch die Schaffung eines rheinischen und eines westfälischen Pufferstaates.

Und zu denen kam es nicht. Und wie die Deutschen nicht sterilisiert wurden und schließlich doch nicht verhungerten, so gibt es auch keine 120 deutschen Fürsten. Aber als die Bundesrepublik 1955 souverän wurde, besaß sie in zehn Ländern 119 amtierende und 53 pensionierte Minister. Und ob die Macht der neugeschaffenen Länderministerien nun nicht größer war als die der 39 »Landesherren«, die nach dem Wiener Kongreß von 1815 Deutschland regierten?

Nun auch gab es in zehn (und mit Berlin in elf) Ländern 1668 Parlamentarier - und da gab es neben den Ministern ein Heer von Staatssekretären und Ministerialdirigenten und -direktoren. Da unterhielten die »Länder« in Bonn »Botschaften«, die weit ansehnlicher waren als die ersten Auslandsvertretungen der Bundesrepublik. Und da kostete all das schon 1955 um 600 Millionen Mark mehr als eine Zentralregierung mit Provinzialverwaltungen.

Was von Deutschland 1945 übrigblieb, wurde bekanntlich in vier Besatzungszonen aufgeteilt. Aber auch die wurden »entflochten«, im Südwesten z. B. teilte die Grenze zwischen der französischen und der amerikanischen Zone Württemberg und Baden in zwei Teile, und die Franzosen schufen Südwürttemberg mit Hohenzollern und dem Regierungssitz Tübingen und Südbaden mit dem Regierungssitz Freiburg. Und das hatte den gleichen Zweck wie die Zerschlagung der Kartelle und Konzerne und die Auflösung aller Wirtschaftsverbände: Deutschlands Führungs-Gremien aller Art sollten zersplittert, ihre Kontakte erschwert, so jede Möglichkeit des »Konspirierens« verhindert werden. Wie alle Angehörigen des deutschen Generalstabs unter »automatischen Arrest« fielen, das heißt, ganz gleich, was sie getan oder gelassen hatten, hinter Stacheldraht kamen, so sorgte die »Entnazifizierung« dafür, daß Hunderttausende Deutsche ihre Erfahrung und ihr Wissen nicht mehr nutzen durften. Und da wurden alle führenden deutschen Wissenschaftler und Techniker »ausgekämmt« und die Besten in die Länder der Sieger gebracht.

Als um 2 Uhr 41 Minuten des 7. Mai 1945 Generaloberst Alfred Jodl in Reims die bedingungslose Kapitulation Deutschlands unterschrieb, da hatte er gesagt: »Durch diese Unterzeichnung ist das deutsche Volk und die deutsche Wehrmacht den Siegern auf Gnade und Ungnade ausgeliefert. In diesem Krieg, der über fünf Jahre gedauert hat, hat unser Volk mehr vollbracht und mehr erduldet als vielleicht alle übrigen Völker der Erde. Ich kann jetzt nur der Hoffnung Ausdruck verleihen, daß die Sieger es mit Großmut behandeln werden.« Niemand würdigte Jodl einer Antwort. Ein paar Offiziere begannen laut zu lachen. Ein Adjutant stieß den General, der die Augen geschlossen hielt, an und führte ihn ins Büro General *Eisenbowers*. Und der fragte ihn nur: »Haben Sie auch genau verstanden, was Sie unterschrieben?« Jodl antwortete leise: »Ich habe verstanden! Ich unterschrieb das >Finis Germaniae< ...«

Und so schien es Siegern wie Besiegten. Auch das letzte *Zwanzigstel* Deutschlands wurde nun von den Alliierten besetzt und »dem verdienten Schicksal des >Herrenvolkes freier Lauf gelassen«. Dieses Schicksal aber sollte nicht nur »ein Lebensniveau unter dem der Nachbarn« sein, sondern ein Absinken von Wissenschaft und Technik und schon dadurch auch der Wirtschaft auf ein Niveau, das binnen drei Generationen »die Deutschen für die Welt so wichtig wie ein Bantu-Stamm« werden ließ.

14 »Der Leib ohne Kopf«

DEUTSCHLANDS »GEISTIGE DEMONTAGE« DURCH WISSENS-ENTEIGNUNG UND BERUFSVERBOT FÜR FÜHRUNGSKRÄFTE

Um 4 Uhr morgens dröhnen am 22. Oktober 1946 Kolbenschläge gegen die Wohnungstüren von Professoren der Universität Jena, an die von Direktoren wie von Facharbeitern der Firma Zeiss und der Glaswerke Schott. Ebenso an die von Kranbau-Spezialisten der Firma Bleichert in Leipzig. An die von Chemiewerkern in Leuna und von Meistern der Textilfabrik Koetschen in Apolda. Und da werden auch alle Raketenfachleute und Flugzeugkonstrukteure, die in der Ostzone oder in Ostberlin wohnen, aus dem Schlaf gerissen, wird ihnen eröffnet, daß sie für fünf Jahre Gäste der Sowjetunion seien und drei Stunden Zeit zum Packen hätten. Die Häuser sind von Rotarmisten umstellt. Militärlastwagen warten. Möbel und Hausrat werden aufgeladen und selbst kleinste Stückchen Papier in versiegelten Säcken verwahrt. Und 24 Stunden später rollen allein aus Halle, Dessau und Oranienburg 33 Eisenbahnzüge mit über 2000 deutschen Spezialisten und ihren Familien nach Osten. Unter ihnen Professor *Baade*, der Chefkonstrukteur von Junkers; Professor *Benz*, der Konstrukteur der He-162, die dank ihrer Rückstoß-Turbine schon 1944 mehr als 800 Stundenkilometer erreichte; Siegfried *Günther*, der Chefkonstrukteur der Heinkel-Werke, der seit 1936 an der Entwicklung der He-178, des ersten Düsenflugzeugs der Welt, beteiligt war, der »schwarz« über die Zonengrenze ging, um sich bei den Amerikanern zu melden, von denen aber als Betrüger behandelt wurde, weil sie nur seinen bei einem Autounfall umgekommenen Bruder im Archiv hatten.

Auf den Zügen, die nach Podberesje bei Moskau fuhren, befanden sich auch die Ausrüstungen der Junkers-, Siebel- und Heinkelwerke. Auf anderen, die aus Gera, Pösneck und Saalfeld nach Odessa und Leningrad gingen, neben Forschern und Ingenieuren und Technikern deren Laboreinrichtungen, Spezialmaschinen und Bibliotheken. Monatelang war diese Aktion vorbereitet worden. Überall zugleich wurde zugepackt, kein Entkommen war möglich. Die Deutschen wurden gut behandelt, bekamen zum Teil dreimal so hohe Gehälter wie die russischen Spezialisten. Sie bekamen bessere Unterkünfte, höhere Rationen und alle Hilfsmittel, die sie für ihre Arbeit brauchten. Aber sie waren Gefangene.

»Ab in die Luxus-Knechtschaft 1« hieß es für Professor Dr. Peter *Thiessen*, den Direktor des Kaiser-Wilhelm-Institutes für physikalische Chemie und Elektrochemie, der zugleich Fachspartenleiter für Chemie im Reichsforschungsrat gewesen war. Ebenso für Baron Manfred von *Ardenne*, den führenden deutschen Hochfrequenz-Techniker, Pionier des Fernsehens und Konstrukteur des leistungsfähigsten Elektronen-Mikroskopes, dazu Fachmann der Isotopentrennung (die sich als entscheidend wichtig für die Uranaufbereitung erweisen sollte). Da »kassierten« die Russen Professor Max *Volmer*, Ordinarius für physikalische Chemie an der TH Berlin-Charlottenburg, den führenden Spezialisten auf dem Halbleiter- und Sperrschichtengebiet wie des Akkumulatorenbaus; Professor Gustav *Hertz*, bis 1933 Leiter des Heinrich-Hertz-Instituts für Schwingungsforschung, dann Leiter des Forschungslaboratoriums II des Siemens-Konzerns; Dr. Nikolaus *Riehl*, Forschungschef der Auergesellschaft und Spezialist für Leuchtfarben; Dr. L. *Bewilogua*, Leiter des Dahlemer Kälte-Labors, Mitarbeiter des Nobelpreisträgers Debye; und Dutzende und aber Dutzende andere.

Wie viele deutsche Wissenschaftler und Techniker es waren, die von den Russen deportiert wurden, konnte genau nie festgestellt werden, denn nicht alle kehrten zurück. Ebenso wenig die Zahl der »eingeladenen« Meister und Facharbeiter. Die Schätzungen schwanken zwischen insgesamt 14000 und 23000. Und dazu kommen die nach Amerika, England und Frankreich »Eingeladenen«. Denn wenn die sowjetische Großaktion auch weltweit Aufsehen erregte, sie kam sehr spät. Kam mehr als zwei Jahre nach der amerikanischen »Operation Paper-dip« in Gang. Und bereits am 31. Dezember 1942 hatten die USA alle Patente beschlagnahmt, die Staatsangehörigen der Feindmächte und der von Feinden besetzten Länder gehörten, insgesamt über 50000. 1945 wurden alle deutschen Patente und Schutzmarken, gleich wo sie Geltung hatten, enteignet, das Reichspatentamt in Berlin geschlossen - und so konnten auch keine neuen Erfindungen mehr geschützt werden. Am 26. Juli 1946 vereinbarten in London 28 Staaten, ihren eigenen Staatsangehörigen Dauer-Lizenzen für die deutschen Patente und Marken zu erteilen - und so durften deutsche Firmen in diesen Ländern ihre eigenen Erzeugnisse nicht absetzen, wenn sie die eigene Marke trugen und den eigenen Erfindungen entsprangen. Nur Schweden, die Schweiz, Spanien und Portugal hatten sich diesem Massenraub nicht angeschlossen, aber auch das hatte praktisch keine Bedeutung, denn für Patente und Marken müssen ja laufend Gebühren

bezahlt werden, und kein Deutscher bekam dazu von den Siegern Devisen zugeteilt.

Als Dr. Fritz *Gummerf* Schatzmeister des Stifterverbandes für die Deutsche Wissenschaft war, sagte er mir einmal: »Wer heute mit einem Volk tun will, was die Römer mit den Karthagern taten, der enteignet sein angesammeltes Wissen, kämmt seine führenden Forscher und Techniker aus und überläßt den Rest seinem Schicksal. . .«

Und genau das versuchten die Sieger nach 1945 zu tun. Denn wenn Winston *Churchill* dem Unterhaus am 16. August 1945 erklärte: »Ein Leib ohne Kopf fiel den Eroberern Deutschlands in die Hände«, so vergaß er hinzuzufügen, daß diese Eroberer es gewesen waren, die Deutschland guillotinierten - oder das zumindest planten: Wie am 23. Mai 1944 die deutsche Regierung in Flensburg-Mürwik »ausgehoben« und der damals erfahrenste deutsche Ernährungsfachmann, Herbert *Backe*, ebenso verhaftet wurde wie Albert *Speer* und der Verkehrsminister Julius *Dörp. pulli/er*, so wurden schon durch den »Automatischen Arrest« viele Tausende in Staat und Wirtschaft Führende hinter Stacheldraht gebracht. Und nicht minder wurde Deutschland wissenschaftlich-technisch »demontriert«, denn schon seit 1944 lief ja die erwähnte »Operation Paper-dip«.

Diese hatte ihren Namen nach den Reitern auf den Karten der Gesuchten in einem Archiv, das - vor allem mit Hilfe deutscher Emigranten - bereits seit 1936 aufgebaut worden war: Was immer hier an wissenschaftlich-technischer Prominenz verzeichnet war, sollte »ausgeforscht und sichergestellt« und alle ihre Arbeitsunterlagen beschlagnahmt werden. Und diese Jagd nach »lebendigem« Wissen war so erfolgreich wie die Jagd nach Dokumenten: Wie ein Sprecher des amerikanischen Verteidigungsministeriums im Februar 1950 mitteilte, wurden nicht weniger als 24000 deutsche Forscher und Techniker »ausführlich befragt« und von diesen 523 als »Besitzer von anderweitig nicht verfügbarem... Fachwissen in die USA verbracht«.

Von diesen Experten wurden Ca »eingeladen, Schritte zur Einbürgerung in den USA zu tun« - und taten das auch. Nur zwei dieser Deutschen waren »Versager«. Die Arbeitsgebiete der »Gäste« umfaßten »praktisch alles militärisch Interessante«, von elektronischer Miniaturisierung zur Keramik, Unterwasser-Medizin und Optik, von der Aerodynamik und Atomphysik zur Kohleverflüssigung und neuen Methoden der Erdöl-Raffination. Und schon im Mai 1949 erklärte der Initiator der »Operation Paper-dip«, Hauptmann Bosquet N. J'y, der auch »die Einfuhr und Verteilung der deutschen Wissenschaft-

1er« leitete, die von diesen geleistete Arbeit habe den USA »mindestens 1000 Millionen \$ an Rüstungsausgaben und mindestens zehn Jahre Entwicklungszeit« gespart.

Die Deutschen allerdings sahen von diesen vier Milliarden Mark nicht viel: Einer Mitteilung der US-Army zufolge, die in Frankfurt am 1. Mai 1947 der Auslandspresse gemacht wurde, bekamen die Experten in den USA für ihren eigenen Verbrauch sechs Dollar täglich. Ihren Familien, die in einem Lager bei Landslut untergebracht waren und da Sonder-Rationen von 2300 Kalorien täglich, Heizmaterial und Kleidung erhielten, wurden 5 bis 10 \$ in Mark ausbezahlt. Insgesamt verdienten weltberühmte Gelehrte und Konstrukteure höchster Klasse also täglich 11 bis 16 \$, während damals amerikanische Stahlarbeiter und amerikanische Bergleute z₅^{bis} 3 5 \$ täglich verdienten.

Aber das schriftlich niedergelegte deutsche Wissen war noch weit billiger. Auch das wurde ja systematisch gesammelt, denn, wie gesagt, man beschlagnahmte auch alle Arbeitsunterlagen und Firmen-Archive. Sobald sie die deutschen Grenzen überschritten, befanden sich bei allen alliierten Armeen Expertenstäbe des »Joint Intelligence Objectives Committee«, die mit Vorliebe in Waldwege einbogen, wenn da »Achtung! Minen!« stand, oder die Bunkertüren sprengten, wenn da ein Schild »Explodiert beim Öffnen!« warnte. Und die so z. B. auch 500 Meter tief in einem Grubenschacht in Heringen die wichtigsten Schutzschriften des Reichspatentamtes fanden und davon gleich im Schacht noch Mikrophotos herstellten.

Diesen ersten Such-Gruppen folgten »Technical Industrial Intelligence Committees«, die bis zu 350 Zivilisten umfaßten und die 17 amerikanische Industriezweige vertraten. Schließlich durften Privatfirmen selber Leute entsenden, die spezielle Fabrikationsgeheimnisse suchten, und 1946 gab es mehr als 500 solcher »FIATS« in Deutschland - »Field Intelligence Agencies, Technical« - und daneben bestimmt nicht weniger »schwarz« Interessierte, Offiziere und Soldaten, die oft findiger als die amtlich zugelassenen »Spürhunde« waren und die mit dem so »erworbenen« Wissen später in Australien oder Kanada, im amerikanischen Mittelwesten oder in Frankreich neue Unternehmen aufbauten.

»Amtlichen« Amerikanern fiel z. B. die in den Panzerschränken der Zentrallaboratorien von Höchst, Mannheim und Ludwigs- hafen verwahrte Geheimkartei der IG-Farben in die Hände. Und da stand hinter dem Handelsnamen aller je von dieser Weltfirma untersuchten, entwickelten oder verkauften Produkte die genaue chemische Formel, die Beschreibung des Herstellungsvorganges

wie der Verwendungsmöglichkeiten. Und diese 57000 Karten enthielten ferner Literaturhinweise und Erfahrungsberichte.

Bis Oktober 1950 nutzten die Amerikaner diesen Schatz alleine. Dann bekamen auch die Engländer Mikrophotos, und das Handelsministerium stellte im Londoner Lacon-House acht Selbstbedienungsgeräte auf, durch die nun jedermann Karte für Karte betrachten und sich Notizen machen oder für 50 Pfennig einen Abzug erwerben konnte. Was die IG selber über ihre 56 verschiedenen Arten Buna, was sie über ihre Textilhilfsmittel oder ihre Schädlingsbekämpfungsmittel wußte, war nun ebenso »vogelfrei« wie ihr in Jahrzehnten erarbeitetes Wissen über Arzneimittel und Farben, Schwerchemikalien oder Lösungsmittel. Wofür Hunderttausende und oft Millionen Mark aufgewendet worden waren, das kostete nun eine halbe Mark. Wie die New Yorker Zeitschrift »Life« es schon am 2. September 1946 feststellte, lag »der wirkliche Reparationsgewinn dieses Krieges« nicht in industriellen Ausrüstungen, sondern »im deutschen Gehirn und in den deutschen Forschungsergebnissen.«

Denn wenn die Amerikaner auch die Initiatoren der »geistigen Demontage« Deutschlands waren, so wurde sie doch von allen Siegern betrieben. Als der Zweite Weltkrieg zu Ende ging, standen die Experten der französischen »MIST«, der russischen »W.N.Z.« und der britischen »BIOS« ebenso bereit wie die der amerikanischen »OTS«. Die Londoner Leitung dieser »British Intelligence Objectives Sub-Committees« z. B. sagte offen: »Die Fabrikationsgeheimnisse, die wir Deutschland abnehmen, sind ein härterer Schlag als der Verlust Ostpreußens.« Selbst Australiens Ministerpräsident Ch:J:Jey gab im September 1949 in einer Rundfunkansprache zu, daß »die Australien zugeteilte Beute von 6000 deutschen Industrieberichten und 46 deutschen Wissenschaftlern« einen in Geld gar nicht zu berechnenden Wert besäßen »und die australischen Produzenten nun in die Lage versetzten, einen hervorragenden Platz auch bei der industriellen Welt-erzeugung einzunehmen...«

So groß war die Beute, daß man die Dokumente sehr bald nicht mehr zählen konnte, sondern ihr Papiergewicht angab. Die US-1 uftfahrtforschungsanstalt in Wright-Field, Ohio, bekam so »die unbestritten größte Sammlung von erbeuteten Geheimverfahren der Welt«, und die wog 1554 Tonnen.

1. in Beamter des »OTS«, des »Office of Technical Services« in Washington, nannte dieses Amt zur Verteilung der technisch-wissenschaftlichen Fortschritte Deutschlands »die erste Organisation der Welt zum Aussaugen der Erfinderkraft eines ganzen

Volkes«; sie verfügte über 3000 Tonnen in Deutschland beschlagnahmter Akten. Darunter befanden sich allein mehr als 50 Tonnen Unterlagen über Raketenmotoren und detaillierte Auswertungen von deutschen Versuchen mit über 11000 verschiedenen Brennstoff-Kombinationen zum Turbinenantrieb.

Adolf Hitler selber hatte wenig dazu beigetragen, daß es diese einmalige Beute gab. Er empfing zum letztenmal im Jahre 1934 einen deutschen Wissenschaftler (Max Planck, der sich - vergeblich - für die Weiterarbeit seiner jüdischen Kollegen einsetzte), und Leute wie Robert Ley waren krasse »Intellektuellen-Feinde«. Ley sagte z. B. in einer Rüstungsarbeiterversammlung: »Ein Straßenkehrer ist mir lieber wie ein Akademiker. Der kehrt mit einem einzigen Besenstrich Hunderttausende Bakterien in die Gosse, während Wissenschaftler stolz darauf sind, während ihres ganzen Lebens einen einzigen Bazillus isoliert zu haben. «

Aber es gab eben auch Leute wie Dr. Todt oder Albert Speer, und trotz aller Ignoranz »Führender« fanden so die Alliierten einmalige Schätze. Über eine Million Einzelfortschritte und Rezepte wurden im Lauf der Jahre vom »OTS« amerikanischen Forschungsorganisationen und Privatfirmen zur Verfügung gestellt. Und ein neues deutsch-englisches Fachwörterbuch mußte geschaffen werden, denn für 40000 deutsche Ausdrücke wissenschaftlicher und technischer Art gab es kein englisches Äquivalent; sie waren ganz neuen Einsichten entsprungen, die die Sieger noch nicht besaßen. Von der Privatindustrie bekam das Office of Technical Services im Durchschnitt der Jahre 1945-47 rund tausend Anfragen täglich, aber sein bester Kunde war (wie es 1946 stolz mitteilte) die AMTORG, die Außenhandelsorganisation der Sowjetrussen: »Ihr Leiter kam in das Büro unseres Publication Board mit unserer Bibliographie in der Hand und sagte: >Ich kaufe Kopien von allem!< Im Mai (1946) folgte ein Sowjetauftrag im Wert von 5594 \$ für 2000 Spezial-Kriegsgeheimnis-Berichte. «

Die Russen hatten, wie wir sahen, auch ihre eigenen »deutschen Quellen«, und die stellten sie ihren Verbündeten nicht zur Verfügung. Ebenso suchten die Engländer selber für sich zu sorgen, und wenn sie auch mit Zahlen und Namen sehr zurückhaltend waren, so ließ z. B. die Londoner »Times« am 9. März 1946 doch verlauten: »Das Handelsministerium kündigt an, daß 200 deutsche Forscher und Techniker als Berater nach England gebracht werden... , um der britischen Industrie das Beste des Wissens zu sichern, das Deutschland besitzt. Nur die brilliantesten Experten wurden ausgewählt. . . Sie stehen im Dienst der Regierung, die

sie an Wirtschaftsverbände, Forschungsorganisationen etc. ausleihen wird. Keiner dieser Deutschen soll irgendeine leitende Position erhalten oder Engländer irgendwie ersetzen. «

Anderen englischen Quellen zufolge gab es in Spezial-Lagern »bekannte und berühmte deutsche Namen aus allen wissenschaftlichen Arbeitsgebieten«. Professor Hahn z. B. wurde schon im Juni 1945 nach England gebracht. Insgesamt wurden von den Westmächten zusammengenommen mindestens 4000 führende deutsche Wissenschaftler und Techniker »exportiert« und bis 1950 mindestens dreimal so viele Facharbeiter und Spezialisten von geringerem Renommee ans Ausland »ausgeliehen«. Denn das alliierte Außenhandelsmonopol, die JEIA, handelte auch mit Menschen: Auf Grund einer Anfrage des norwegischen Industrieverbandes teilte sie im Februar 1949 dem Außenministerium in Oslo mit, daß deutsche Techniker und Facharbeiter Ausreisewilligungen für einen gewissen Zeitraum erhalten könnten, wenn detaillierte Arbeitskontrakte vorgelegt und ihre Löhne und Gehälter in Dollars an die britische oder amerikanische Militärregierung überwiesen würden. Die kamen auf ein deutsches Mark-Konto der Betroffenen. Reise- und Aufenthaltskosten mußten die Auftraggeber tragen. Den Deutschen ein »Taschengeld« auszubezahlen, blieb ihnen überlassen.

Nun, Geschäft ist Geschäft, und sobald sie den Siegern nichts mehr zu bieten hatten, kam ja der Großteil der deutschen Experten wieder nach Hause. Nicht alle, denn wie in den USA wurden Deutsche auch anderswo »eingebürgert«. Und aus Rußland wurden sie meist auch nicht nach Ablauf der fünfjährigen »Einladung« freigegeben, sondern erst nach weiteren drei bis fünf Jahren »Abkühlens«, d. h. nach dem Veralten dessen, was sie eventuell in der SU an Neuem gesehen hatten. Aber sie kamen heim.

Nur daß das den Plänen der Sieger zufolge Deutschland bei den Wissenschaftlern und Erfindern wenig half. Denn die Kontrollratsgesetze No. 2 und 25 schrieben ja nicht nur die Auslieferung aller Patenterteilungsunterlagen vor, sondern es gab, wie gesagt, auch kein deutsches Patentamt mehr, erst am 28. Juni 1950 wurde als No. 80000i das erste deutsche Nachkriegspatent erteilt. Bereits der mangelnde Patentschutz machte also Neuentwicklungen praktisch unmöglich, ganz abgesehen davon, daß es kaum je Geld für sie gab. Und abgesehen davon, daß alle großen Firmen die Konkurrenz nun im eigenen Haus sitzen hatten und daß die erwähnten Kontrollratsgesetze den Deutschen verboten, neues Wissen zu erwerben: Jede deutsche Forschung und Entwicklung war vorerst völlig untersagt. Und als dieses Verbot »gemildert«

wurde, betraf es »jederlei Forschung und Entwicklung, die zum Wiedererstehen der deutschen Kriegsmaschinerie führen konnte«. Und was ist heute nicht kriegswichtig? Und so saßen z. B. in der deutschen chemischen Industrie bis ¹⁹⁵³ alliierte Kontroll-Offiziere. Da saßen diese Forschungs-Überwacher in allen staatlichen Forschungsinstituten, und da wurden alle deutschen Hochschulen »scharf im Auge behalten«.

Mit diesen Hochschulen hatte sich (wie mit Deutschlands wissenschaftlichen Bibliotheken, die durch den Luftkrieg 22 Millionen Bände oder 32% ihres Bestandes einbüßten) bereits Luftmarschall *Harns* ausgiebig beschäftigt, und so waren von den 3 i, die es ¹⁹⁴⁵ im Westen gab, nur drei voll benutzbar: Erlangen, Heidelberg und Tübingen. Zu mehr als drei Viertel zerstört dagegen waren Bonn, Freiburg und Hamburg, Karlsruhe und Köln, München, Münster und Nürnberg. Zu zwei Dritteln in Ruinen lagen die Technischen Hochschulen Aachen, Braunschweig, Hannover und Stuttgart sowie die Universitäten Frankfurt, Kiel und Würzburg. Auch Göttingen erlitt schwere Bombenschäden. Dennoch aber begann die Georgia Augusta als erste deutsche Universität bereits im September 1945 wiederum in allen ihren Fakultäten zu funktionieren, denn hier hatten die Engländer rund 200 Mitglieder der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft zur »Befragung« zusammengezogen, darunter die Nobelpreisträger *Otto Hahn*, *Werner Heisenberg*, *Max von Laue* und *Max Planck*. Die wurden anschließend nach England gebracht, kehrten aber bald zurück. Und ebenso fanden sich in Göttingen schon im Sommer 1945 *Hermann Onken*, *Friedrich Meinecke* und *Nikolai Hartmann* ein, und wenn sich auch alle »kriegswichtigen« deutschen Forscher regelmäßig bei den britischen Militärbehörden melden mußten, so konnten sie hier doch eine neue »Akademie der Wissenschaften« gründen und unter dem Rektorat des Staats- und Kirchenrechtlers *Rudolf Smend* den Universitätsbetrieb eröffnen. Und ihre Hörer konnten bereits 1946 in Göttingen den ersten deutschen Studentenkongreß der Nachkriegszeit abhalten.

Das wichtigste aller Rechte des geistigen Arbeiters, das »Recht auf Alleinsein«, jedoch wurde von den Alliierten nicht anerkannt. Auch die berühmtesten deutschen Gelehrten bekamen keine ordentlichen Wohnungen, und *Max Planck* z. B. starb in einer winzigen Dachkammer. *Heisenberg* mußte sich mit einem Achtel der Quadratmeterzahl begnügen, die einem britischen Hauptmann zustand, und auch das große Auditoriengebäude und der Seminarbau der Universität wurden für eine Armeeschule der britischen Besatzung beschlagnahmt. 1947 mußte der damalige Rektor, der

Physiologe Dr. Friedrich Hermann *Rein*, in der Zürcher Zeitschrift »Atlantis« berichten: »... Drangvolle Enge macht Umwelt und Familie zur Gefahr und Qual für den Wissenschaftler. Glühlampen, elektrischer Strom und Heizung, die zunächst nach dem Krieg noch vorhanden waren, fehlen allmählich mehr und mehr, die Vorräte an Glas, Chemikalien, Versuchstieren gehen zu Ende. Was von allen so heiß ersehnt war, ist nicht eingetreten: Das Ende des Krieges war *nicht* das Ende von unerträglicher Bedrückung und Abschließung von der Umwelt. Die Hoffnung auf Möglichkeit zu ernster Weiterarbeit wurde bitter enttäuscht. Was - durch Zufall wahrscheinlich - dem Kriege und dem nationalsozialistischen Regime nicht gelang - das Ende dieser eigenartigen Insel »nüchterner Wissenschaftlichkeit«, von der so viele Wirkungen in die ganze Welt ausgingen, herbeizuführen -, das droht jetzt unmittelbar durch eine dem Wissenschaftler unverständliche Nachkriegspolitik in der Welt. Die kleine Stadt mit der großen Universität wird dann in ein Nichts versinken. . . Damals sagte auch *Max von Laue*: »Wenn das so weitergeht, dann haben binnen drei Generationen die Deutschen für die Welt die Bedeutung eines Bantu-Stammes. . . « Und dabei war Göttingen ein Sonderfall, waren hier Kontroll-Offiziere eingesetzt, die die »Säuberung« großzügig betrieben, nahm man Rücksicht auf die weltberühmten Namen. Anderswo dagegen.

An allen deutschen Hochschulen hatten alliierte Kontroll-Offiziere die Forschung und »die politische Tendenz der Vorlesungen« zu überwachen. Da durfte kein Geschichtsprofessor die neueste Geschichte behandeln (die auch aus dem Lehrplan aller Mittel- und Volksschulen gestrichen war). Und da durfte natürlich überhaupt nur lehren, wer als »politisch einwandfrei« galt. Und hatten die gewiß nicht zimperlichen Nazis insgesamt 1628 Hochschul-1 ehrer entfernt (und zwar pensioniert), so fielen den Anti-Nazis 1945 nicht weniger als 4289 Professoren und Dozenten zum Opfer. Und die bekamen keinerlei Pension. Wie »Christ und Welt« es 1950 vorrechnete: Die Nazis entfernten % des Hochschul-Personals. Die Alliierten 32,1 %. Fast jeder dritte deutsche Hochschullehrer verlor im Westen durch die Sieger seine Lehr- und Forschungsstelle. Und in Gesamtdeutschland war es fast jeder /-weite. Denn in den abgetrennten Ostgebieten lagen ja Universitäten wie die von Breslau oder die von Königsberg (an der Immanuel *Kant* wirkte) und berühmte Technische Hochschulen wie die von Danzig. Aus den Ostgebieten und aus Mitteldeutschland kamen schon bis 1946 1028 Professoren und Dozenten als stellenlose Flüchtlinge ins Gebiet der späteren Bundesrepublik

und seither Tausende mehr. Dem Stifterverband *für* die Deutsche Wissenschaft zufolge verloren 1933-46 *aller* deutschen Hochschullehrer ihre Wirkungsmöglichkeit. Aber 1946 wurde mit der Entnazifizierung erst begonnen. Und deren Zweck *war* hier völlig klar. Denn die einzelnen »Jagd-Kommandos« der »Operation Paper-cip« hatten die eindeutige Weisung erhalten: »Wenn es sich um Anti-Nazis ohne wissenschaftlichen Rang handelt: fallenlassen. Sind Deutsche für unsere Zwecke von Bedeutung, dann spielt ihre politische Vergangenheit keine Rolle.« Und auch als 1946 im amerikanischen Senat Bedenken gegen den »Import deutscher Wissenschaftler, die der NSDAP angehört hatten«, erhoben wurden, erwiderte der Sprecher des Pentagon: »Gelehrte pflegen sich ausschließlich für ihre Arbeit und kaum je für Politik zu interessieren. Ihr Beitritt zur NSDAP war reine Formsache. . .«

Das galt für Leute, die die Sieger brauchten. Zahllose andere aber, die von Deutschland dringend gebraucht wurden, verloren auf Jahre hinaus ihre Existenz, denn die auf Grund des Potsdamer Übereinkommens erlassene Kontrollrats-Direktive Nr. 24 vom *iz.* Januar 1946 schrieb die »sofortige« Entfernung ehemaliger Nationalsozialisten aus allen Ämtern und aus zahlreichen Berufen vor. Demgemäß waren beispielsweise allein in der amerikanischen Zone bis Ende 1946 373 762 Personen - etwa so viele wie die Gesamteinwohnerschaft von Bremen betrug - als »ungeeignet für jede öffentliche Funktion oder Arbeit in der Wirtschaft außer als Handarbeiter« befunden worden.

Und darin lag Methode: Die Entnazifizierung diente der geistigen Demontage, bildete einen Teil des Morgenthauplans. Denn - wie es z. B. der englische Abgeordnete L. D. *Gtv,xmans* am 1. Oktober 1946 in einem Brief an die Londoner »Times« formulierte: ». . . Da unter Hitler niemand eine wichtige Stellung in der Industrie, im Handel oder der Verwaltung behalten konnte, der nicht der Partei beitrug, führt unsere Entnazifizierungspolitik dazu, daß Deutschland sozusagen von der >Dritten Elf< in Gang gehalten wird. deren Inkompetenz... das Volk schließlich in Verzweiflung stürzen muß.. .«

Der Zweite Weltkrieg war ein »Kreuzzug für die Demokratie« gewesen wie schon der Erste, der gegen den »Kaiser« geführt wurde und in dem es keine Rolle spielte, daß der Zar auf seiten der Alliierten stand, sowenig wie Wallstreet die Allianz mit dem Bolschewismus störte. Und um Deutschland endlich zu einer Demokratie machen zu können, mußten ein für allemal alle Nazis ausgeschaltet werden. Wenn das zugleich das Lahmlegen der

deutschen Wirtschaft und damit das Ausschalten der deutschen Konkurrenz bedeutete; wenn das die gleichen Folgen hatte wie das Aushungern der Bevölkerung, wie Demontage, Produktionsverbote und das Zurückhalten der Kriegsgefangenen, dann war das eben eine »Koinzidenz«. Und »Honi soit qui mal y pense<, wie der Wahlspruch des höchsten englischen Ordens schon seit 1344 lautet - »Ein Schelm, der Schlechtes dabei denkt«.

15 Zwanzig Millionen Deutsche hinter Stacheldraht

DAS ZURÜCKHALTEN DER KRIEGSGEFANGENEN ALS MITTEL DER WIRTSCHAFTS-LÄHMUNG

Oktober 1955 in Herleshausen. Ein grauer Sonntagmorgen, kalt, von Regenschauern durchsetzt. Der Bahnhof ist trostlos, der Bahnsteig abgesperrt und leer. Nur zwei Beamte des Auswärtigen Amtes aus Bonn und ein Angestellter des Durchgangslagers Friedland stehen neben der russischen Übergabe-Kommission. Endlich ein Signal. Der Stationschef drückt seine Zigarette aus und sagt: »Sie kommen!«

Eine sehr alte Lokomotive und zwei noch ältere Güterwagen halten. Die Türen öffnen sich, aber keiner der 602 deutschen Heimkehrer springt heraus. Sie haben zehn und manchmal fünfzehn Jahre lang Befehle befolgt. Sie lernten, was es hieß, einen Befehl nicht zu befolgen oder eigene Initiative zu zeigen. Sie warteten, wie sie 2000, 3000 oder 4000 mal 24 Stunden lang auf diesen Augenblick gewartet haben.

Inzwischen übergeben in dem Teil des Wartesaals, der durch über eine Schnur gehängte Decken zum Büro wurde, die Russen die Transportliste. Der Mann aus Friedland geht von Waggon zu Waggon, ruft die Namen auf und hakt sie ab. »Von *Boblen*«, sagt der Übernahmebeamte am letzten Wagen. »Harald, Jahrgang 1916«, wird geantwortet. Und ein Mann in einer blauen Trainingshose und einer schäbigen Pelzweste, mit Rollkragenpullover und einem Spitzbart, trägt seinen Holzkoffer zum Ausgang. Der Jüngste des Hauses Krupp. 1944 in Bukarest gefangen, seit 1946 in Rußland, 1948 in einer Fünfminutenverhandlung »wegen Spionage« zu 25 Jahren Zwangsarbeit verurteilt. Da ist auch der Sohn des deutschen Botschafters in London, *Schlange-Schönungen*, mit einer lappschachtel unter dem Arm heimgekommen. 1944 in Danzig »kassiert«. Ein »ostelbischer Junker«, und so ebenfalls 25 Jahre..

Nein, diesmal erwischte es alle. Und die Deutschen mit bekannten Namen noch weit härter als die »Kleinen«. Da gab es überhaupt wenige Deutsche, die nicht irgendwann irgendeine große Reise in Waggonen machten, auf denen »Sechs Pferde oder 40 Mann« stand: Greise Volkssturmmänner neben in Uniform gesteckten 16-jährigen. Millionäre und Hocharistokraten neben Kumpeln und Bauern. Da kam an diesem kalten Oktobersonntag des Jahres 1955 - zehn Jahre und fünf Monate nach Kriegsende also -

einer aus Rußland zurück, in dessen Lager 1946 zum Zugehen einer »Deutschen Wiedergutmachungspflicht« aufgefordert worden war. Einiges war gutzumachen. Und so unterschrieben die Landser eine entsprechende Erklärung, und da waren sie über Nacht keine Kriegsgefangenen mehr, sondern »freiwillig in der Sowjetunion gebliebene deutsche Arbeiter«. Und ebenso waren die Mitglieder der Seydlitz-Armee und des »Nationalkomitees Freies Deutschland« keine Kriegsgefangenen mehr...

Jetzt kamen die, die noch lebten, aus Karaganda zurück oder vorn Dalstroj, den sibirischen Goldfeldern. Aus Lagern, in denen sie mit hohen Parteifunktionären und mit sowjetischen Generälen und mit Schwerverbrechern zusammengesperrt waren und wo sie Dinge erlebten, die die krasseste Phantasie nicht zu erfinden vermag. Da hatte es Hunger und Quälereien, aber auch Menschlichkeit gegeben. Und immer wieder auch Wahnsinniges wie das Kartenspiel einer Gruppe Krimineller: Der Verlierer sollte mit einem Mantel zahlen, den er erst noch stehlen mußte. Der Diebstahl mißglückte. Und so wurde die Schuld getilgt, indem seine Kumpane ihm drei Finger abhackten...

Da kehren Deutsche zurück, die sich mit letzter Kraft in die 1-leimat schleppten und die nun im Lager Friedland oder wenig später in einem fremden Krankenhaus sterben. Und da kehren Tote zurück: Leute, die es amtlich längst nicht mehr gibt. Die eines Tages wie ein Gespenst vor ihrer Haustür stehen - und den Schritt ins »zweite Leben« versperrt finden durch andere. Denn das Leben geht weiter, die Frau war so lange allein, die Not war so groß...

Aber meist ist es doch anders: Da steht einer in der Stube, in der sich nichts verändert hat, und weiß nichts zu sagen, und die Frau sagt auch nur: »Die Kinder sind alle gesund. . .« Dann geht sie, um etwas zum Essen zu richten, und da streichelt er die Wände und den alten Ofen und den Tisch. Und dann ißt er, als ob er nie aufhören wollte zu essen. Und dann raucht er. Bekommt Seife und ein frisches Handtuch und Wäsche und einen Anzug von früher, der wohl sehr weit geworden ist, aber doch riecht, als ob nie jemand ihn getragen hätte. Und dann liegt er auf dem Sofa und hält die Hand der Frau fest, bis er eingeschlafen ist.

Und manchmal ist es auch umgekehrt. Denn im Zweiten Weltkrieg gab es ja auch Frauen als Kriegsgefangene und noch mehr Frauen, die *nach* dem Krieg gefangen und verschleppt wurden. Der erste dieser Transporte aus Rußland kam 1952 nach Deutschland, sieben Jahre lang hatten diese 200 Frauen für die Russen gearbeitet wie Männer.

Gertrud *Engel* aus Hamburg zum Beispiel. Die arbeitete 1945 als Kontoristin in Neudamm in der Neumark. Die Eltern hatten da ein Haus und im Keller dieses Hauses machten sie das Kriegsende mit. Das Haus brannte ab. Sie flohen in ein anderes. Verbrachten eine Woche hier, eine da. Dann wurde die Stadt geräumt. Gertrud Engel und ihre Eltern zogen in den Wald. Auch den durchsuchten die Russen. Sie flüchteten nach Landsberg, und der russische Kommandant teilte ihnen eine leere Wohnung zu. Und in die trat drei Wochen später ein freundlicher, deutsch sprechender Hauptmann und fragte: »Fräulein Engel? Geboren 1925? Vergessen Sie, was war! Sie werden jetzt in Rußland arbeiten. Weit weg. .

Gertrud Engel kam mit 90 andern Menschen in einen plombierten Güterwagen. Es wurde kalt. Die Fahrt dauerte Wochen. Aber schließlich war das Lager bei Prokopjewsk im Bezirk Stalinsk erreicht. Auch *Dostojewskij* war hierher ins Kusnetzker Kohlenrevier verbannt worden. Aber der mußte nicht wie Gertrud Engel die Baugrube einer neuen Ziegelei ausschachten, eine Garage bauen helfen und mit Handschaufeln einen Bahndamm zustande bringen. Acht Stunden Arbeit täglich. Und lebensgefährliche Abzüge am Essen, wenn die Norm nicht erfüllt wird. Oder, fast ebenso gefürchtet, kein wöchentliches Bad, das allein das Ungeziefer erträglich macht. Andere deutsche Frauen arbeiten hier und viele Russinnen und auch russische Männer. Und keiner fragt: »Warum bist du hier?« Denn keiner weiß eine Antwort. Man nimmt es als Schicksal. Russen oder Deutsche, es gibt keinen Unterschied, und sie teilen, was sie haben. Aber die Dystrophie, der Muskelschwund, ist nicht aufzuhalten. Die Ärzte im Lazarett sind hilflos, denn diese Krankheit ist nur mit mehr Fett und Heisch, mit mehr Milch und Gemüse zu heilen. Gertrud Engel kommt in ein Krankenhaus im Südural. Das hat einen Parkettfußboden und weiße Laken auf den Betten. Aber von hier kommt sie in ein Nickelwerk. Und dann in einen Kohlschacht. Schließlich in ein Elektrizitätswerk. Im Lager Sugresch gibt es auch männliche Kriegsgefangene. Die haben ein Orchester zusammengestellt und laden zum Tanz ein, und die Mädchen und Frauen rhneiden sich weiße Blusen aus Bettlaken. Aber dann heulen Nie, statt zu tanzen. Arbeit, Norm, Ration. Oft ist Gertrud Engel im Zusammenbrechen. Aber da packt ein Mann mit an, ein Russe, ein Deutscher, wie es gerade kommt. Dann gibt es Post. Die Mutter lebt. Es kommen Pakete. Und i o wird das Lager Sugresch aufgelöst. Es geht nach Brest-Litowsk. Und hier ver-1chen noch zwei Jahre, ehe Gertrud Engel wieder in einen G üterwagen klettert und schließlich nach Deutschland kommt.

Und wie ihr ging es Hunderten, Tausenden, Dutzenden Tausenden Frauen und Mädchen. Lisa *Bussert*, Jahrgang 1920. Saß bei einem Umsiedlungsstab in Prillwitz in Pommern, als man sie 1945 abholte. Lager bei Stalinogorsk. Arbeit auf Kolchosen, Leben in Erdhütten. Schließlich 1948 gemeinsames Lager mit richtigen Kriegsgefangenen. Schwangere Frauen sollen früher entlassen werden, heißt es. So schließt sich Lisa einem Landser an. Der wird auch entlassen. Sie nicht. Und so wird ihre Tochter Monika in Stalinogorsk geboren, die Mutter von einer russischen Ärztin mit aller erdenklichen Mühe durchgebracht. Der Vater glaubt, sie sei gestorben. Heiratet in Deutschland eine andere

Oder Edith *Guß*, mit ig Lehrerin in Pannewitz, Kreis Meseritz. Sie soll 1945 zur Feststellung der Personalien auf die Kommandantur kommen - und daraus werden fünf Jahre im Ural und zwei in Brest-Litowsk. »Ihr kommt nie mehr nach Hause!« hatte man ihr gesagt. »Ihr werdet hier im Ural heiraten und alles Vergangene vergessen.. « Statt zu heiraten kam Edith in eine Strafbrigade. Zehn Stunden Arbeit statt acht und 450 Gramm Brot täglich statt 600. Aber sie überstand es. Bekam 1951 die erste Post. Die Mutter war aus Ostpreußen übers Haff nach Pommern geflüchtet. Mußte von dort zu Fuß nach Tilsit. Wurde ausgewiesen nach Thüringen und kam 1950 nach Hamburg. Da fand sie ihr Mann, und nun wohnten sie in einer Nissenhütte im Lagerkomplex an der Sportallee in Hamburg-Fuhlsbüttel. Und da lebte dann auch Edith Guß . . . Seit 1953. Erst acht Jahre *nach* Kriegsende wurde sie frei. Und widerspricht das nicht allen internationalen Vereinbarungen?

Daß Edith Guß freikam, war ein »Gnadenakt«, und daß überhaupt einer der 14 Millionen deutschen Kriegsgefangenen, die im Verlauf der Kampfhandlungen oder durch die bedingungslose deutsche Kapitulation in die Hände der Sieger gerieten, freikam, war ebenfalls reine Gnade, denn der Haager Landkriegsordnung von 1907 und der Genfer Konvention von 1929 zufolge sind Kriegsgefangene »nach Friedensschluß« heimzuschaffen. Und Frieden geschlossen wurde ja mit Deutschland bis heute nicht.

Nicht nur die Russen nahmen deshalb auch nach dem Mai 1945 Flakhelferinnen wie Lazarettinsassen, auf den Straßen aufgelesene Leute in Uniform, Greise wie halbe Kinder und sogar Beinamputierte in »Gefangenschaft«. Und diese Gefangenschaft sah auch im Westen ganz anders aus als die 85 Millionen Flugblätter sie beschrieben, die General *Eisenhower* verbreiten ließ und in denen überlaufenden deutschen Soldaten »amerikanische Armee- verpflegung und in allem eine Behandlung nach den Grundsätzen

des Völkerrechts« zugesagt wurde. Da dehnten sich im Sommer 1945 Z. B. auf den Hängen und Wiesen bei Remagen und Rheinberg riesige Camps mit Gefangenen aus, denen ihre Decken wie ihre letzten Lebensmittelvorräte weggenommen wurden, um sie vor ihren Augen zu verbrennen. Sie schliefen unter freiem Himmel auf der nackten Erde, nur wenige durch Zeltbahnen vor Regen und Sonnenhitze geschützt. Monatlang lagen sie so hinter Stacheldraht, hungrig, von Krankheiten zermürbt und völlig verdreckt. Und gerade das wollten ja die amerikanischen Kameralente ihrem Publikum zeigen: Nachts fuhren Scheinwerferwagen am Stacheldraht entlang, und es wurde gekurbelt, um die braven Bürger in »Gottes eigenem Land« mit eigenen Augen sehen zu lassen, wie tief die stolze deutsche Wehrmacht herabgesunken war. Zwar gab es in Remagen auch Baracken. Aber da wohnte die Lager-Prominenz. Die Leute, die den Alliierten halfen, »Politische« auszusieben und in »Sonderbehandlung« zu nehmen...

Und Remagen und Rheinberg waren keine Ausnahmen. Wie Fritz vom *Hei/weg*, einer der Insassen, 1951 diese Lager beschrieb, so 961 Z. B. Kurt *Pritko1eit* Erlebnisse in Süddeutschland:

Zuerst waren sie, in einem Dorf bei Augsburg, in einen Stall eingeschlossen worden..., und schon da wurde der Durst qualvoll. . . Am nächsten Tag ging der Transport. . . nach Augsburg. Ziel war eine stillgelegte Fabrik. . . , in der Hunderte und aber 1 lunderte Gefangene in drangvoller Enge standen, wie die Fahrgäste einer zum Bersten besetzten Straßenbahn. Es schien unmöglich, noch einen Platz zu finden. Aber man schaffte es doch, und man drängte sich enger, immer noch enger zusammen, wenn neue Transporte ankamen, die von bulligen Militärpolizisten in die schwankende Masse der Landser hineingepreßt wurden.« »So standen sie zwei Tage und zwei Nächte, schliefen aneinandergelehnt, hungerten, dursteten, warteten. Zu murren wagte keiner. Die Posten im Mittelgang hielten die Maschinenpistolen schußbereit. Bereit, beim ersten lauten Wort zu schießen. . . Der Krieg war aus. Sollte man jetzt noch die gesunden Knochen riskieren, um einen Atemzug frischer Luft oder einen Becher Wasser zu bekommen? Sie *konnten* doch schließlich nicht Tausende Landser einfach verrecken lassen. .

»Am Nachmittag des dritten Tages kam der Befehl: Ohne Gepäck heraustreten zum Essenempfang.«

»Schubweise quoll die Masse der Gefangenen durch das Fabriktor. Aufstellung in Gruppen zu 40 Mann, Laufschrift und hinauf auf die Transportwagen. Wahrscheinlich würde die Fahrt zu einer Kaserne gehen, wo noch die Küche intakt war.«

»Die Wagen fuhren. Bis zum Stadtrand, über den Stadtrand hinaus; auf die Landstraße und immer weiter. Es wurde Abend, die Nacht brach herein. Gegen Morgen war Nördlingen erreicht... Freies Feld zwischen einer Fabrik und ein paar von Fremdarbeitern bewohnten Baracken. In den Boden hatten die vor ihnen Angekommenen mit Trinkbechern, Kochgeschirrdeckeln und den nackten Händen Gruben geschauelt, in die sie sich, immer fünf, sechs, sieben Mann, gebettet hatten, um sich gegenseitig zu wärmen. Es gab nichts zu essen noch zu trinken im Lager Nördlingen.«

»Am dritten Tag brach man wieder auf. In sausender Fahrt wurde Heilbronn erreicht. . . Der Fußballplatz nächst der zerbombten Stadt, auf dem die Gefangenen abgeladen wurden, war von Zehntausenden von Füßen zerstampft, daß die Landser knietief in den Schlamm einsanken. Man konnte sich nicht setzen, und schlimmer als das, es gab keine Pfütze, die man ausschöpfen konnte. Nur Schlamm, Schlamm, Schlamm.«

»Nach ein paar Stunden standen neue Wagen bereit... Auf den Hügeln, wo die Salinentürme standen, waren riesige Flächen eingezäunt, nackte Erde, Wiese, gelegentlich ein Saatfeld. . . , das Lager, das einige Monate die Heimat der Gefangenen wurde... Wieder gingen drei Tage ins Land. Endlose Tage und Nächte. Die Schwächsten verloren die Kräfte, legten sich nieder und starben, verloren vor Hunger und Durst den Verstand, rannten gegen den Zaun an, wurden abgeschossen. Jede Nacht prasselten Schüsse ins Lager. Wer wußte schon, daß es verboten war, in der Dunkelheit ein Streichholz anzuzünden? Das sprach sich erst später herum, als es aufzufallen begann, daß jeden Morgen ein paar Dutzend Tote ans Lagertor gebracht werden mußten.«

»In der Nacht vom neunten zum zehnten Tag der Gefangenschaft ging das Gerücht durchs Lager, morgen werde es Wasser geben. Sie hatten den Schlackerschnee aufgefangen, am Morgen die Mäntel und Decken ausgesogen, das dünne Laub von den Sträuchern, das Gras und die Saat abgerupft, um Hunger und Durst zu stillen... Aber nun *gab* es Wasser. Grau von Chlor, aber doch Wasser. Und dann wurde auch Verpflegung ausgegeben: C-Rations, einen Tag eine >leichte Dose(- zwei Kekse, zwei Bonbons, ein Tütchen Nescaf, drei Zigaretten, ein paar Blatt Toilettenpapier - oder eine >schwere Dose<, einen halb=, Liter Bohnen etwa mit etwas Fleisch. Später trat deutsche an ⁴ Stelle der amerikanischen Verpflegung: drei, vier Manöverkeks ein Becher Kaffee, eine Konservenbüchse Wassersuppe. A1 vierzehn Tage konnte man sich ein Klistier geben lassen, da d Verdauungsapparat es nicht mehr tat. .

Nein, man *darf* einen Krieg nicht verlieren! Dem »totalen« Krieg folgte die »totale« Niederlage, und nun gedachten die Sieger einen »totalen Stillstand« der deutschen Wirtschaft zustande zu bringen, und dazu gehörte es auch, die Kriegsgefangenen zurückzuhalten, die Bauern, die daheim so dringend gebraucht wurden wie die Bergarbeiter, die Lehrer wie die Feinmechaniker, die Unternehmer wie die Kraftfahrer. Durch die Kapitulation war die gesamte Wehrmacht in Gefangenschaft geraten, und nach den amtlichen Angaben, die am 14. März 1947 auf der Moskauer Außenministerkonferenz gemacht wurden, saßen damals noch z 055 000 Deutsche außerhalb Deutschlands in Gefangenschaft, zwischen Sibirien und Ägypten verteilt.

Von diesen zwei Millionen befanden sich angeblich nur 890000 in der Sowjetunion. Am 27. Juni 1952 jedoch veröffentlichte der Nordatlantikrat in Paris einen amtlichen Kriegsgefangenen-Bericht, dem zufolge die Russen bei Kriegsende 3 731 000 Deutsche in Händen hatten. Auch russischen Angaben zufolge waren höchstens z Millionen heimgeschafft worden. Waren also mehr als vier Zehntel aller Deutschen in russischer Kriegsgefangenschaft gestorben? Oder waren diese 1,7 Millionen inzwischen zu den erwähnten »freiwilligen« Arbeitern geworden, wie es sie nun auch in Frankreich gab?

Die erste amtliche Zahlenangabe über die deutschen Kriegsgefangenen in Frankreich wurde am 3. Februar 1947 - zwanzig Monate nach Kriegsende also - gemacht. Sie lautete: 704 300. Hatten die Franzosen so viele Deutsche gefangen? Das hatten sie nicht. Aber 426000 dieser Deutschen waren von den Amerikanern gefangen und den Franzosen »geliehen« worden. 1947 verlangte Washington von Paris die Heimschaffung dieser »Geliehenen« bis zum 1. Oktober. Frankreich aber weigerte sich, weil es ja keine deutsche Regierung und keinen Friedensvertrag gab, bot als »Zugeständnis« nur an, die Deutschen fortan als »freiwillige« Arbeiter in Frankreich zu behalten.

Und die Deutschen blieben: 200 000 in der Landwirtschaft. 000 im Kohlenbergbau. 40000 im Baugewerbe - und z8000 zum Entminen von Land und See. Denn man hatte sie »auf geeignete Weise« befragt. Meist so, wie der evangelische Pfarrer und Hauptreferent für Kriegsgefangene und Heimkehrer im neugegründeten Bundesvertriebenenministerium, der spätere Iundestagsabgeordnete und langjährige Kriegsgefangene Hans Merten, der damals gerade aus Frankreich kam, das am ix. Januar 1949 in Wiesbaden schilderte: »Mindestens 40000 deutsche Kriegsgefangene sind in die französische Fremdenlegion gepreßt worden.

Man ließ sie hungern, bis sie >freiwillig< eintraten und sich nach Indochina, Madagaskar und Nordafrika verbringen ließen..

Selbst in England empörte man sich über diese Methoden, aber auch England hatte deutsche Kriegsgefangene »geliehen«. Am 9. April 1946 berichtete z. B. die Londoner »Times«: »Fast 100 von 1400 deutschen Kriegsgefangenen an Bord des amerikanischen Dampfers »Frostberg Victory«, der gestern im Mersey ankerte, aßen Seife oder tranken Dieselöl auf Grund von Gerüchten, denen zufolge sie den Sowjets ausgeliefert oder zur Arbeit in englischen Bergwerken gezwungen werden sollten. Die Deutschen wurden überaus krank, erholten sich aber wieder. Sie wurden aus den USA hierhergebracht, um zur Landarbeit eingesetzt zu werden..

Bei den englischen Bauern ging es ihnen dann meist gut, wie es den Kriegsgefangenen bei den deutschen Bauern fast immer gut gegangen war, so daß viele Franzosen noch heute ihre damaligen »Gastgeber« besuchen. Überall gab es auch Menschlichkeit, und in England bekamen z. B. die Insassen des Pool Park-Lagers in Ruthin 1947 zwei Tage Weihnachtsurlaub, wurden sie von Familien zum Fest eingeladen. Da zahlten - sehr zum Unterschied von den Russen und Franzosen - die USA z. B. auch der Genfer Konvention entsprechend den Gefangenen oder ihren Familien für geleistete Arbeit rund 200 Millionen Dollar. Da wurden manche, die über die Elbe schwammen und die so in amerikanische Gefangenschaft gerieten, im Lager »reich«. Zu essen gab es meist sehr wenig. Aber täglich wurden zwei Stück Seife verteilt, eines für den Körper und eines für die Wäsche, und so schmutzig war niemand. Und deshalb hatten die Entlassenen oft ganze Säcke voll Seife, die die Bauern gerne gegen Speck und Eier tauschten. Da gab es die unglaublichsten Abenteuer, riß ein Gefangener »die Masche«, indem er als Straßenwärter verkleidet durch ganz Frankreich wanderte, kam ein anderer zu Fuß aus Swerdlowsk heim.

Arg aber war das *System*, das der alliierten Kriegsgefangenen-Politik zugrunde lag und das nicht nur der Schwächung der Wirtschaftskraft, sondern zugleich der Vernichtung der deutschen Selbstachtung dienen sollte: »Wir sind Dreck«, sollte jeder Gefangene spüren, die 14 Millionen Kriegsgefangenen wie die 6 Millionen »Politischen«, jeder der 20 Millionen Deutschen, die oft Jahre und manchmal ein Jahrzehnt lang hinter Stacheldraht saßen. Und die in Lagern wie dem britischen Nendorf Unvorstellbares mitmachten. Ob einer Feldweibel gewesen war oder General, als »Bannerträger der deutschen militärischen Tradition«

wurde er systematisch verächtlich gemacht. Im August 1946 wurde das Kontrollratsgesetz ^{NO.} 46 erlassen, durch das die Pensionen aller aktiven Offiziere eingestellt, die Kriegsversehrten- und Witwenpensionen auf ein Minimum beschränkt wurden. Kein Unterschied zwischen Alten und Jungen wurde gemacht, keiner zwischen Nazis und deren Gegnern. Wer immer irgendwann in der deutschen Armee gedient hatte, wurde zum Paria, und so mußten die Offiziersfamilien verkaufen, was sie besaßen. Und wenn es nichts mehr zu verkaufen gab, verübten nicht wenige Selbstmord.

Hier wurde aber auch Sippenhaftung geübt: Alles, was mit Wehrmacht und Kriegsdienst zu tun hatte, wurde von den Alliierten in Acht und Bann getan, und in den Strudel der Achtung gerieten auch die Frauen und Kinder der Männer, die sich im Krieg ausgezeichnet hatten. Daß z. B. Günther *Prien* das Ritterkreuz bekam, brachte seiner blinden Mutter sieben Jahre lang Leid und Elend.

Prien, der »Held von Scapa Flow«, war der erfolgreichste deutsche U-Boot-Kapitän des Zweiten Weltkrieges gewesen. Und dafür mußte seine Mutter büßen. Schon 1913 war sie von Priens Vater, einem Amtsgerichtsrat, geschieden worden, der eine andere Frau heiratete. Sie zog ihren Sohn und ihre Tochter auf, aber als dieser Sohn weltberühmt wurde, ließ sich die Stiefmutter für alle Illustrierten photographieren, denn sie hieß ja nun Prien, während Mutter Prien inzwischen den Leipziger Apotheker Bohstedt geheiratet hatte. Als jedoch der Krieg zu Ende war, erinnerte man sich an Margarete Bohstedt, denn das am 5. März 1946 von den Alliierten erlassene »Befreiungsgesetz« richtete sich ja nicht nur gegen den Nationalsozialismus, sondern ausdrücklich auch gegen den »Militarismus«, und so wurde die Mutter Priens dank liebevoller Nachbarn vorgeladen, vernommen und verhaftet. Und zwar von deutschen »Dienststellen«. Als sie wieder freikam, floh sie nach Berlin, wo ihre Tochter lebte. Die war ausgebombt, konnte ihrer Mutter nicht helfen. Frau Bohstedt kam in einer Nissenhütte unter, wo sie, fast völlig blind und fast verhungert, vom »Verband Deutscher Soldaten« entdeckt wurde. Von dessen Spenden lebte sie, und der brachte sie schließlich in einem Alterswohnheim am Schweigerweg in Berlin-Siemensstadt unter.

Die Mutter Priens aber ist kein Einzelfall. Auch andere mußten für das Ritterkreuz ihrer Söhne oder Männer büßen, jahrelang z. B. auch Frau Ilse *Lux*, die Gattin eines Infanterieoffiziers, der wiederholt im Wehrmachtsbericht genannt worden war. Mit ihren zwei Kindern lebte sie ¹⁹⁴⁵ in Blankenburg am Harz. Sie kam mit andern »Militaristen-Frauen« auf eine schwarze Liste und wurde

gezwungen, tote KZ-Insassen auszugraben und in ein Ehrengrab umzubetten. Frau Lux stand vor der Geburt ihres dritten Kindes. Aber das störte niemanden. Als die Amerikaner Blankenburg den Sowjets überließen, flüchtete Frau Lux mit ihren Kindern nach Hannover. Sie wohnte mit einer anderen Flüchtlingsfrau in einem kleinen Zimmer, und bald gab es hier fünf Menschen, denn 1946 wurde Oberstleutnant Walter Lux aus der englischen Kriegsgefangenschaft entlassen. Er hatte beide Eiserne Kreuze und das Ritterkreuz, das Deutsche Kreuz in Gold und das goldene Verwundetenabzeichen erhalten, besaß zahlreiche andere Auszeichnungen. Aber nun war er ein Krüppel. Eine Maschinengewehrsalve hatte seine beiden Schienbeine durchschossen, er war an einen Rollstuhl gefesselt. Pension bekam er keine. Arbeiten konnte er nicht. Aber seine Frau sorgte für die Familie. Sie fand auch einen Arzt, der Lux wieder zusammenflickte, und schließlich erhielt er eine Stellung in einem Lübecker Büro.

Da war nach der Kapitulation die Frau des Ritterkreuzträgers Georg *IVeichinger* mit ihren Kindern als »Militaristin« aus ihrer Regensburger Wohnung vertrieben worden, und als sie die endlich zurückbekam, war sie kahl ausgeplündert. Dutzende, Hunderte solcher Schicksale gab es. Es genügte, mit einem Offizier, der sich ausgezeichnet hatte, auch nur verwandt zu sein, und schon war man »auch so einer« oder »auch so eine«. Auch vor Toten wurde hier nicht haltgemacht, Witwen nicht minder verfolgt wie die Frauen Lebender. Und selbst Engländer wie Alan *Dent* (der darüber am 18. August 1949 der »Times« schrieb) empörte es, daß z. B. das Hamburger Ehrenmal für die Toten des Ersten Weltkrieges geschändet wurde: Das hatte den Bombenhagel überstanden. Aber nun wurde aus der Inschrift »Vierzigttausend Männer dieser Stadt gaben ihr Leben für das Vaterland, 1914-18« das Wort »Vaterland« herausgemeißelt . . . An solchem Haß zerbrachen viele.

Aber immer wieder erwies sich auch: Deutschlands Frauen hielten aus. Sie stellten eine ungeheure Kraftreserve dar. Sie gaben nicht auf, auch wenn ihre Lage völlig hoffnungslos schien. Sie ernährten alleine ihre Kinder und ernährten dazu ihre hilflosen Männer. Und mit der Leistung der deutschen Frauen begann der Wiederaufstieg: Vor allem durch das Zurückhalten der Kriegsgefangenen gab es in Restdeutschland bei der Zählung vom Dezember 1946 um 7,3 Millionen mehr Frauen als Männer, 36,6 Millionen gegen nur 29,3 Millionen, und in den mittleren Jahrgängen kamen nun auf jeden Mann zwei Frauen. Sie gingen hinter dem Pflug, während die Männer noch hinter Stacheldraht saßen. Sie waren es, die

die Städte enttrümmerten. Sie bewahrten ihre Familien so oder so vor dem Verhungern und bewährten sich millionenfach, während die Sieger auch sie in den Schmutz zu zerren versuchten, etwa die »New York Times« 194 schrieb: »Deutschland ist zur Zeit ein Land, in dem die Männer ohne Würde und die Frauen ohne Ehre sind.« Unter den Besatzern 1946 hieß es: »Der deutsche Mann fiel fürs Vaterland. Die deutsche Frau fällt für zwei Zigaretten..

Aber ohne Deutschlands Frauen wären wir nie wieder hochgekommen. Und noch heute werden ja 2,8 Millionen deutsche Familien nur von Frauen erhalten. An jedem dritten Arbeitsplatz steht nun eine Frau. Und wo bliebe so ohne sie der deutsche Wohlstand?

Die einmalige Leistung 16der deutschen Frauen

DIE ERHALTUNG DER VOLKSKRAFT UND DER BEGINN DES WIEDERAUFBAUS

Haus heißt auf griechisch »oikos« und davon leitet sich unser Wort »Ökonomie«, der Begriff »Volkswirtschaft«, ab. Und heute wie in der Antike hängen Gedeih und Verderb der Volkswirtschaften von ihren einzelnen Hauswirtschaften ab, denn Grundlage aller Produktionen und allen Verbrauchs bleibt der *Mensch*. Nach wie vor, und selbst in den kommunistischen Staaten, zieht ja die Mutter im Heim die Kinder groß, bleibt das Heim die Keimzelle aller neuen Generationen.

Nichts kommt ohne Arbeit zustande, und die Arbeitskraft des Bauern wie des Gelehrten wird durch die häuslichen Mahlzeiten erneuert, von denen trotz aller Fabrikskantinen noch immer gut neun Zehntel aller Menschen leben. Von der Art dieser Mahlzeiten hängen Leistungsfähigkeit und Lebensfreude, zum nicht geringen Teil auch unsere Lebensdauer ab. Und wenn das erste Jahrtausend unserer Zeitrechnung »dunkel« war, so nicht nur durch Aberglauben und Tyrannei, sondern vor allem, weil die Menschen nicht lange genug lebten: 25 Jahre war die durchschnittliche Lebensdauer, und die genügt nicht, um genug für alle zu erarbeiten. Noch 1693, als die ersten exakten Sterbetafeln aufgestellt wurden, erreichte in England kaum die Hälfte aller Säuglinge das x. Lebensjahr. Daß die in Westeuropa geborenen Kinder vor einem Jahrhundert nur Aussicht auf etwa ³⁴ Lebensjahre hatten, heute aber auf 67, das bedeutet eine geradezu unvorstellbare Produktionssteigerung, denn aufgezogen und vom Staat wie von den einzelnen Familien versorgt werden müssen alle, die, die früh sterben, nicht minder wie die, die vier oder fünf Jahrzehnte lang produzieren. Diese in Westeuropa dem Tod abgejagten ³³ Jahre bedeuteten so mindestens 35 000 Milliarden gewonnene Arbeitsstunden, und die wiederum waren das gut tausendfache deutsche Volkseinkommen von heute wert.

Diesen Reichtum aber danken wir nicht nur Forschern und Ärzten, sondern weit mehr noch den Müttern, denn alle wissenschaftlichen Erkenntnisse bleiben ja – wie schon die Lebenserwartungsfälle der Entwicklungsländer beweisen, die auch heute noch nicht viel höher als bei ³⁴ Jahren liegen – völlig unwirksam, solange sie nicht in jedem einzelnen Heim praktisch angewendet

werden. Zu Hause, von der Mutter, werden so gut wie alle Söhne aufgezogen, und von der Art ihrer Pflege und Ernährung hängt es ab, ob sich ihre Erbanlagen voll entwickeln können. Nervensystem und ihr Hirn wie ihre Muskeln und Knochen unentbehrlichen Aufbaustoffe erhalten. Stets waren und bleiben es die Mütter, die das Schicksal der kommenden Generationen in der Hand halten.

Und so war es für das heutige Deutschland vor allem einmal scheidend, daß selbst in den fürchterlichsten Kriegszeitungen die deutschen Frauen nicht den Glauben an eine bessere Zukunft verloren. Und daß so nicht eintrat, was eigentlich gegebenen Umständen zufolge hätte eintreten müssen: Geburtenzahlen fielen nicht ins Bodenlose ab. Das deutsche Schrumpfte nicht gefährlich zusammen, und durch den Geburtenzuwachs sind heute sogar die Kriegsverluste ausgeglichen. 2 sank der Geburtenüberschuß in den drei Westzonen 1946 auf 145 000, während er 1939 in Deutschland, innerhalb der Grenzen von 1937, 550 000 betragen hatte. Aber bereits 1948 war er in der Bundesrepublik, die flächenmäßig nur die Hälfte, bevölkerungsmäßig allerdings drei Viertel Vorkriegsdeutschlands umfaßt, 256 000 gestiegen. Zehn Jahre später betrug er 322 000. Und es geschah etwas, in den ersten Nachkriegsjahren Kinder zu gebären und Kinder großzuziehen! Und es hieß auch etwas, in diesen Jahren eine Hausfrau zu sein!

Die fühlbarste aller »Umwelten« ist die Wohnung. Und in dieser »Lebensraum« des einzelnen spiegelt sich der Gesamtlebensraum des Volkes und dessen gute oder schlechte Nutzung. Die Wohnung spiegelt Kultur wie Zivilisation und den Erfolg der verschiedenen Wirtschaftssysteme wider. Und wenn die Haushalte meist auch nur als Endpunkt der Produktion gelten und eigentlich nur dem »Verzehr« dienen, so »produzieren« sie Zufriedenheit oder Lebensmühsal, Glück oder Unglück. Und da bildet sich ein »Multiplikationsfaktor«, der ein Volk ruinieren oder verbessern kann: Ob die Wäsche sorglich oder leichtsinnig behandelt wird, macht bei 20 Millionen Haushaltungen leicht einen Unterschied von zwei oder drei Milliarden Mark im Jahr aus. Und die Frauen dafür sorgen, daß der Verderb in Grenzen bleibt, macht für die Bundesrepublik mindestens 10 Milliarden Unterschied jährlich. Denn selbst der vermeidbare Abfall an Fleisch und Gemüse unserer Musterhausfrauen füllt jährlich gut 4/5 schwerbeladene Eisenbahnwagen.

Frauen gestalten das Heim und Frauen führen den Haushalt. Nun hatten Millionen Deutsche kein Heim mehr: Innerhalb

damaligen Reichsgrenzen gab es 1937 rund 18,3 Millionen Wohnungen. Östlich der Oder-Neiße-Linie lagen von denen 2,3 Millionen, und die gingen mit Hausrat und allem, was in Generationen zusammengetragen worden war, in russischen und polnischen Besitz über. Und ebenso viele Wohnungen wurden in Restdeutschland durch den Bombenkrieg total zerstört, vier Millionen waren teilweise unbewohnbar. Und das war oft ein Glück. Denn wo ein Haus völlig erhalten blieb, wurde es so gut wie immer beschlagnahmt, in halben Ruinen aber fand sich ein Platz für die alte Mutter, für den zum Krüppel geschossenen Sohn oder für einen Flüchtling. Die Alliierten hatten im Sommer 1946 rund eineinhalb Millionen Soldaten und Zivilisten in Deutschland: Die Sowjetunion etwa 760 000, England rund 360 000, die USA etwa 290 000, Frankreich 60 000. Die alle, und sehr bald auch ihre Familien, mußten untergebracht werden, und so schrieb z. B. Mr. B.K. Blount' am 7. Februar 1947 der Londoner »Times«: »Was hier kaum jemand weiß, ist, daß - z. B. in Hamburg - oft nur zehn Minuten zwischen der ersten Ankündigung der Delogierung Deutscher und ihrem endgültigen Abschied von allem, was ihnen oft Jahrzehnte lieb war, vergehen . . . Die Familien dürfen nur ihre persönliche Kleidung und eventuelle Vorräte an Lebensmitteln und Brennstoffen mitnehmen. Alles andere, inklusive Bücher, Silber, Bilder und Bettzeug, muß zurückgelassen werden. . . , und wie und wo die Delogierten unterkommen, ist Sache der deutschen Behörden. . . Auch wird keinerlei Rücksicht darauf genommen, wer hier oder da sein Heim verliert. . . Deutsche, auf deren Mitarbeit die Besatzungsbehörden angewiesen sind, werden ebenso delogiert wie Nazis . . . , und die Chancen, daß jemand sein beschlagnahmtes Mobiliar je wiedersieht, stehen bei 1:100. Denn ein Armeebefehl schreibt den Einheiten vor, bei Umzügen ihre Möbel mitzunehmen, und als im vorigen Jahr z. B. die Garde-Division aus der Gegend von Bonn nach Holstein verlegt wurde, nahm sie alles mit, was requiriert wurde . . .«

Nein, Mutter und Hausfrau zu sein, war damals in Deutschland nicht leicht, auch wenn man nicht zu den Flüchtlingen und nicht zu den »Bunkermenschen« gehörte.

1) Die riesigen Luftschutz-Bunker waren in allen großen Städten erhalten geblieben. Die Alliierten wollten sie sprengen, denn das waren »Festungsbauwerke«, und im Winter 1946/47 wurde z. B. in Berlin mit diesen Sprengungen begonnen: Befehl, in der Umgebung alle Fenster auszuhängen, obwohl es minus 20 Grad hatte. 1) Dann wurde die Sprengung verschoben und die Fenster wieder eingehängt. Neue Ankündigung, neues Aushängen. Nun hatte es

minus z; Grad. Und dann wurde ohne Ankündigung gesprengt und die Fenster flogen von alleine heraus und waren nicht zu ersetzen. Wo sich Bretter fanden, wurden die verwendet. Oder Pappe. Und so war es auch tagsüber finster, nicht nur nachts, denn immerzu gab es Stromsperrern, die für die Deutschen galten, während die beschlagnahmten Häuser der Alliierten in strahlendes Licht getaucht waren.

Im Sommer 1947 wurde dann in ganz Deutschland mit »kleinen Ladungen« gesprengt. Aber die waren nun zu klein. Je sechs Mann führten sie durch: z Amerikaner, z Polen, z Deutsche. Die sahen sich die Sprünge in den Bunkern an und zogen weiter. Und nun verfaulten die Kartoffeln, die da lagerten, oder es regnete auf die Menschen, die da wohnten. Und so wurde das Sprengen schließlich aufgegeben, und jetzt sollten die großen Bunker als Betonsockel für Siegerdenkmäler dienen: Selbst in zahlreichen kleinen Dörfern waren (außer von den Russen) die Kriegerdenkmäler als »Zeugen des deutschen Militarismus« von den Siegern zerstört worden. Jetzt wollten sie sich selber Superdenkmäler setzen. Aber auch dazu kam es schließlich nicht, und so wurden die Bunker zu Wohnungen.

Und rasch verlor, wer hier lebte, jeden Begriff von Zeit und Raum. Als lebendig Begrabene in diesen Verliesen des Krieges führten besonders die Flüchtlinge ein Sonderdasein. In Lübeck z. B. stand ein solcher Bunker in der Bäckergrube, und da lebten mehr als 500 Menschen. Sie hatten meist nur ein bis zwei Nächte hierbleiben wollen, aber dann waren sie zu schwach zum Weiterreisen. Die Stadt versorgte sie mit zwei Mahlzeiten am Tag und setzte eine alte Krankenschwester zu ihrer Betreuung ein. Aber was sollte die tun? Immer wieder ging das Licht aus, weil die Nässe die Leitungen angriff. Und dann verschwanden Glühlampen, die zu ersetzen nicht möglich war. Viele lebten also ständig im Finstern wie Höhlenbewohner der menschlichen Frühzeit, aber ohne wärmendes Feuer und ohne Jagdbeute. Und alle erfaßte sie die »Bunkerkrankheit«: Als sie ankamen, war noch Leben in ihren Augen. Da hofften sie noch und redeten und schmiedeten Pläne. Und dann wurden sie stumpf und stumm.

Rings um diese Bunker gab es meist nichts als Schutt. Trümmer, in denen kleine Kreuze standen und mit der Hand daraufgeschrieben: »Meiner geliebten Frau und fünf Mitbewohnern«. Und zu solch einem Kreuz führte ein ausgetretener Pfad, viele hatten lesen wollen, was da stand, und dieser Pfad war das erste Zeichen alter menschlicher Ordnung inmitten der Zerstörung, der erste Beweis des Mitgefühls in einer gnadenlosen Welt des Hasses.

Schutt und Trümmer, das war nun statt ihrer gepflegten Heime der Arbeitsplatz zahlloser deutscher Frauen: Im Jahre 1940 waren rund 14000 Tonnen Bomben über Deutschland abgeworfen worden. 1944 waren es 1,2 Millionen Tonnen. Bei einem einzigen Angriff— dem auf Frankfurt am 12. September 1944 — verwendeten die Alliierten nun 400000 Brandbomben. Auf München fielen am 26. November Bomben, die bis 5400 Kilo pro Stück wogen. Und so liegt heute z. B. das Isar-Strandbad Münchens am Fuß eines Hügels, den es vor dem Krieg nicht gab: Er ist dicht bewachsen, ein Park mit Kinderspielplätzen und schattigen Spazierwegen. Und er entstand, weil München zu 4% in Trümmern lag, der Schutt weggeräumt werden mußte. Eine Behelfsbahn wurde gebaut, der Schutt mit Erde bedeckt, und so steht man hier nun »auf Vorkriegs-München«, ohne daß die meisten es wissen.

Aber München war längst nicht die am schwersten getroffene Stadt. Insgesamt betrug (amtlichen Zahlen zufolge) die Trümmermenge 400 Millionen Kubikmeter. So kam der Schutt, der Weggeräumt werden mußte, ehe an Wiederaufbau und meist an Straßenverkehr zu denken war, einem Bergmassiv wie dem des Montblanc gleich. Auf jeden Einwohner Dresdens kamen rund 40 Kubikmeter oder die Last zweier großer Eisenbahnwaggons, auf jeden Hamburger 2! Kubikmeter. Da lagen z. B. in Frankfurt (wo das Gebäude des Zirkus Schuman erhalten blieb, während das Goethe-Haus, der Römer und die ganze Altstadt vernichtet wurden) x 2 Millionen Kubikmeter Schutt. Da waren es z. B. in Stuttgart acht Millionen, und die wegzuschaffen waren 200000 Lorenzüge nötig. Im Jahre 1947 wurden die deutschen Enttrümmerungskosten auf drei Milliarden Mark geschätzt und die Dauer des Aufräumens auf mindestens zwanzig Jahre.

Aber es wurde in weniger als der halben Zeit geschafft. Denn überall schritten die Bewohner zur Selbsthilfe, überall gab es Freiwillige, obwohl das Schuttwegräumen keineswegs gefahrlos war: In Dortmund z. B. kamen auf jeden Hektar des Stadtgebietes 370 Kubikmeter Schutt, auf jeden Einwohner mehr als 20 Kubikmeter, und da lagen über 3000 Bombenblindgänger und über 1000 Granatenblindgänger.

Acht Zehntel dieser Freiwilligen aber waren Frauen. Denn die arbeitsfähigen Männer, die es gab, wurden anderswo gebraucht. Auf je 100 Männer waren 1939 in Deutschland 103 Frauen gekommen. 1946 waren es in der britischen Zone 121 im Gesamtdurchschnitt und 158 bei den 20- bis 40jährigen. Hier arbeiteten nun 200000 Frauen mehr in der Landwirtschaft als vor dem Krieg, 120000 mehr im Bauwesen. Und da halfen nun allein in Berlin, wo

170 Frauen auf 100 Männer kamen, über 30000 Frauen die Stadt enttrümmern.

Erdgrau und staubbedeckt, füllten sie acht Stunden täglich Loren, die sie auf primitiven Geleisen vorwärtsschoben, am Abladeplatz kippten. Viele hatten sich vor einem Jahr solch eine Arbeit nicht einmal vorstellen können. Aber jetzt taten sie sie. Suchten die brauchbaren Ziegel aus dem Schutt, klopfen sie ab, schichteten sie auf.

Auf den Füßen der Kinder schreitet die Welt vorwärts. Und jetzt waren das meist nackte Füße, voll von Frostbeulen, von Glascherben und rostigem Abfall zerschnitten. Die erhalten gebliebenen Schulhäuser lagen weit auseinander. Auch in den Städten hatten die Kinder nun oft eine Stunde zu laufen, bestenfalls auf zerlumpten Fußblappen. Ihr Weg führte über Schuttberge, und Schuttberge waren ihre Spielplätze. Denn da gab es einen zum Halbbrund gebogenen, breiten Stahlträger, der als Rutschbahn diente. Da konnte man zurechtgebogene Rohrreste als Hockeyschläger benutzen. Da fanden sich Schätze aller Art in den Ruinen— und manchmal auch Handgranaten, die die Kinder verstümmelten. Nicht nur um den Mann, der seit Jahren verschollen war, in einem Tausende Kilometer entfernten Lager saß oder vielleicht in Frankreich Minen räumte, zitterten die Frauen, auch um ihre Kinder mußten sie ständig zittern. Wie im Schutt standen sie auch in ungeheizten Fabriken, Frostschäden im Gesicht, an den Händen und Füßen. Die katastrophalen Verkehrsverhältnisse kosteten sie viele Stunden täglich. Und war ihnen ein Haushalt geblieben, so gab es eingefrorene Wasserleitungen und Ausgüsse, mußte Wasser weiter geholt und Abwasser weggetragen werden. Da gab es den ewigen Kampf um ein Stück Brot oder eine Handvoll Kartoffeln und stundenlanges Stehen vor den Läden. Die abgehetzten Frauen mußten wie Hausierer mit Bettzeug und Kleiderstoffen, einem geretteten Sonntags-Service oder einer Flasche Schnaps die Bauernhöfe abgrasen, um ein Pfund Butter oder ein Stück Speck zu ergattern.

Die Millionen Landfrauen aber standen nicht minder in einem erbitterten Kampf um die Existenz, denn die Männer waren gefallen oder gefangen, es gab keine Fremdarbeiter mehr, alles mußten sie nun selber tun. Und da steht die beste Milchkuh im Stall und friß nicht, und eines der Ackerpferde lahmt. Die Frau kocht der kranken Kuh Leinsamen, und vielleicht hilft das, denn der Tierarzt hier war ein Nazi und darf nicht kommen. Aber da ist auch der jüngste Bub nicht munter, hat fiebrige Augen und will nicht essen. Nie kommt ein Unglück allein, und die Frau möchte

in ihre Kammer flüchten und die Augen schließen und sagen: »Es geht nicht mehr. Ich kann nicht mehr weiter ...

Aber sie kann doch weiter. Sorgt dafür, daß die Jungsau, die gerade geferkelt hat, bekommt, was sie braucht. Hilft einen Wagen in Ordnung bringen und holt Dünger von der Bahn. Sie kämpft und verteidigt, seit sie denken kann, denn auch in Friedenszeiten ist ja eine Landfrau mehr als jede andere am Leben und Schaffen ihres Mannes beteiligt, kein Bauernhof kann gedeihen ohne ihre Tüchtigkeit. Jetzt aber muß sie sich alleine mit dem Finanzamt und mit einem Dutzend anderer Ämter herumschlagen und bis tief in die Nacht rechnen und Anträge stellen und Schläge abwehren.

Wie auf dem Land gab es in den Städten solche unermüdlichen Unternehmerinnen, die kleine Werkstätten oder Geschäfte, sehr oft aber auch Großbetriebe und sogar Weltfirmen wieder in Gang brachten. Frau Maria *Mühlens*, die »Regentin« der Firma »4711« in Köln z. B., die bei Kriegsende nicht nur ihren Gatten, sondern auch den zur Nachfolge vorbereiteten Sohn verlor. Schon 65, baute Frau Mühlens den total ausgebombten Betrieb auf, obwohl die weltberühmte Marke ihres Hauses enteignet war wie alle deutschen Schutzmarken, jedes beliebige Produkt nun mit dem traditionellen blau-goldenen Etikett versehen werden konnte. Auf dem der Familie gehörenden Petersberg bei Königswinter residierten die Hochkommissare. In dem Mühlens-Schloß Röttgen wohnte der britische Oberkommandierende.

Die alte Dame zog ins Haus des Gestütsverwalters und widerstand allen Versuchen, ihr das Geheimrezept des Kölnischwassers zu entlocken. Sie setzte dem in ihrem Haus wohnenden General so lange zu, bis er ihr erlaubte, mit 40 Mädchen die Arbeit wieder aufzunehmen. Frau Mühlens verpfändete, was ihr geblieben war, und binnen to Jahren beschäftigte sie wieder 1300 Leute. Heute ist »4711« wieder eine Weltmarke.

Frau Sophie *Stecker* aus Schmallenberg im Sauerländischen Gebirge war 81 Jahre alt, als ihr Betrieb, der zu den führenden der Trikotageindustrie gehörte, in Flammen aufging: Einen Tag vor dem Einmarsch der Amerikaner kam die kleine Stadt unter Artilleriebeschuß. Auch alle Arbeiterhäuser der Firma brannten nieder. Und derentwegen begann Frau Stecker, die selber keine Kinder und Enkel hatte, von neuem. Denn »die Leute arbeiten doch schon so lange bei mir, und wer soll ihnen sonst helfen?«

Als Vierzehnjährige hatte Sophie Stecker Maschinenstricken gelernt. Die ältere Schwester war bei einer Firma beschäftigt gewesen, die in Konkurs ging, und hatte statt ihres Lohns eine

Strickmaschine bekommen. An der lösten sich die Schwestern Tag und Nacht ab. Es dauerte fünf Jahre, aber dann hatte Sophie Stecker 1800 Mark gespart. Zwei weitere Maschinen konnten angeschafft und zwei Arbeiterinnen eingestellt werden, und was tagsüber erzeugt wurde, verpackten die Schwestern abends. Das Geschäft gedieh, und Sophie Stecker reiste umher, knüpfte neue Beziehungen an und wurde als Dreißigjährige Alleininhaberin der Firma. Mit 45 - das elektrische Licht setzte sich gerade durch - konnte sie ihre Fabrik voll mechanisieren. Nach dem Ersten Weltkrieg stellte sie sich auf Babyausstattungen um und wurde reich. Sie wurde auch weithin durch ihre karitative Tätigkeit bekannt und 1945 begann sie, wie gesagt, neu. 1954, als sie ihren 90. Geburtstag feierte, Ehrenbürgerin von Schmallenberg wurde und das Bundesverdienstkreuz bekam, gab sie wieder mehr als 200 Familien Brot, und da leitete sie den Betrieb noch immer selber.

Und solche Beispiele gibt es unzählige. Noch immer gibt es in der Bundesrepublik um rund drei Millionen mehr Frauen als Männer. Sie müssen selber für sich sorgen, und so hat z. B. die von Dr. *Lily Joens* geleitete »Vereinigung von Unternehmerinnen e. V.« in Düsseldorf 800 Mitglieder. Da wuchs die Zahl der nicht landwirtschaftlich tätigen, selbständigen Unternehmerinnen mit mehr als fünf Beschäftigten von 34000 im Jahre 1950 auf über 64000 heute. Vier Zehntel sind im Handel, etwa ein Viertel im Dienstleistungsgewerbe und ^{270/6} in der Industrie tätig.

Und noch bedeutender war natürlich die Zunahme der nicht selbständig erwerbstätigen Frauen: Wenn es 1939 in Gesamtdeutschland rund 6,5 Millionen weibliche Arbeitskräfte gegeben hatte, so waren es 1946 allein in der britischen Zone, die nur ein Fünftel dieses Gebietes umfaßte, 2,7 Millionen. In der BRD arbeiteten im Jahresdurchschnitt 1950 rund 4,2 Millionen, fünfzehn Jahre später aber fast doppelt so viele. Und mehr als fünfeinhalb Millionen Frauen waren nun durch Haushalt und Beruf doppelt belastet. Schon die Durchschnittsarbeitszeit der deutschen Hausfrau jedoch betrug 1961 monatlich 285 Stunden gegen die damals 168 der Industriearbeiter, und in Haushalten mit Kleinkindern betrug der Durchschnitt 320 Stunden, was 10,5 an Werktagen und 6,3 an Sonntagen entspricht.

Mr. Wolfe *Franke* aber, der Dolmetscher in Nürnberg gewesen war, schrieb im Dezember 1949 im »New York Herald« einen Artikel über den »Zusammenbruch der deutschen Moral«, in dem er behauptete, »neun Zehntel aller deutschen Frauen sind käuflich«. Er nannte sie »Fertigpackungen für schnellen Verbrauch«. Franke erwähnte die Frauen, die das Riesengrab der deutschen Städte

enttrümmerten, sowenig wie die Millionen Fabrikarbeiterinnen, die Ärztinnen und Fürsorgerinnen und Bauersfrauen, sah nur »die zahllosen deutschen Frauen, die Pelzmäntel und Diamantarmbänder fragwürdiger Herkunft tragen«.

Ähnliche Berichte gab es seither immer wieder. Das Verächtlichmachen der deutschen Frau gehört heute ebenso zum anti-deutschen Instrumentarium wie gestern das Verächtlichmachen der deutschen Wehrmacht.

Unter dem aber litten nicht nur die Frauen von Ritterkreuzträgern, von denen bereits die Rede war: Die Unterdrückung von Witwen und Waisen gehört zu den »himmelschreienden«, zu den schwersten aller Sünden. Aber die bei jeder Gelegenheit ihr Christentum plakatierenden Sieger verübten es tagtäglich. Die deutschen Soldaten waren in befohlenem Dienst gefallen. Sie zahlten mit ihrem Blut jedwede Schuld ab, die sie getragen haben mochten. Aber das Gesetz, das ihre Frauen versorgte, wurde als »Nazi-Gesetz« von den Siegern gestrichen, denn so schien »die Lust am Kriege den Deutschen am besten auszutreiben«. Mager war die Kriegsfopferversorgung auch nach dem Ersten Weltkrieg gewesen. Aber da gab es sie, da wurden die Rechte dieser Opfer anerkannt. Jetzt aber hatten sie keine, und durch die Währungsreform verloren die deutschen Kriegerwitwen schließlich die letzten Pfennige, an denen noch der Schweiß ihrer Männer klebte. Und nun gab es eine Million deutsche Frauen mit minderjährigen Kindern und ohne Ernährer. Da gab es 60000 Kriegerwitwen und 450000 Frauen von Vermißten, die immer noch hofften und warteten und die so gut wie alle vergeblich warteten. Für sie gab es kein Geborgen- und Umsorgtsein mehr, sie mußten alleine durch das dunkle Tal von Not und Einsamkeit. Diese Frauen hatten mit einer Währung bezahlt, die niemand abzuwerten wagen durfte: Mit dem Leben der ihnen liebsten Menschen. Aber auch 1949 gab es noch keine staatliche Unterstützung für Kriegerwitwen - es sei denn, sie waren über 65 Jahre alt oder zu mehr als 0% erwerbsunfähig: Dann bekamen sie maximal 60 Mark monatlich. Oder sie hatten zwei Kinder unter acht Jahren. Dann bekamen sie 30 Mark. Kriegswaisen erhielten ebenfalls 30 Mark monatlich. Aber Witwen- und Waisenrente zusammen durften keinesfalls 120 Mark übersteigen, auch wenn eine kranke Kriegerwitwe sechs Kinder zu unterhalten hatte. Und bis März 1947 hatte es ausnahmslos *nichts* gegeben.

Nun, heute ist das anders, denn alles ist nun anders als 1947 oder 1949, und wenn die Frauen auch entscheidend dazu beitrugen, daß alles anders wurde, sie schafften das natürlich nicht alleine.

1946 gab es in Restdeutschland, wie gesagt, 7,3 Millionen mehr Frauen als Männer. Aber dann kamen die Vertriebenen und Flüchtlinge, und von denen gab es in der britischen Zone 5947 z. B. nur 90000 männliche und mehr als zwei Millionen weibliche. Und was diese Flüchtlingsfrauen leisteten, war noch mehr als das, was die »Altansässigen« taten.

Wie ja die Flüchtlinge und Vertriebenen überhaupt der wichtigste aller Wiederaufbaufaktoren waren: Die wurden aus ihren Heimstätten vertrieben, um das deutsche »Armenhaus« derart zu überfüllen, daß es eine leichte Beute des Bolschewismus wurde. Aber ein größeres Geschenk als diese völlig mittellosen, halbverhungerten und zerlumpten Millionen hätte Stalin Deutschland nie machen können. Denn die stellten eine fertig ausgebildete Bevölkerungsreserve dar, gut 15 Millionen Menschen, die zwar keine materiellen Reichtümer, aber Wissen und Können mitbrachten. Die nicht 15 oder 20 Jahre brauchten, ehe sie produktiv wurden; die nicht mühsam und mit großen Kosten aufgezogen werden mußten wie die Kinder, sondern die sofort einsatzbereit waren. Und sich einsetzen mußten mit all ihrer Kraft, weil sie sonst elend zugrunde gegangen wären.

Millionen Deutsche saßen noch hinter Stacheldraht. Andere wurden durch die Entnazifizierung gehindert, am Wiederaufbau mitzuwirken. Aber da kam die Rettung aus dem Osten, Menschen, deren »Aufzuchtskosten« mindestens 20000 Mark pro Kopf betragen hatten, die also ein »Startkapital« von 300 Milliarden Mark bedeuteten. Wieder erwies es sich: Haß macht blind. Wieder halfen uns unsere Feinde gerade dann, als sie uns vernichten wollten. Und wie unvorstellbar auch die Leiden der aus ihren alten Heimstätten Vertriebenen waren, sie, mehr noch als alles andere, halfen das neue Deutschland schaffen.

Über Nacht verjagt — **17** nur weil es Deutsche waren

1

LEIDEN UND LEISTUNGEN DER VERTRIEBENEN UND FLÜCHTLINGE

Schwer lag die Hand der Sieger auf dem unglücklichen Land. Und das schwerste Jahr wurde 1947, denn da gingen die Vorräte zu Ende, und die nach der Kapitulation gehegten Hoffnungen auf Vernunft und Gerechtigkeit wurden bitter enttäuscht. Und selbst die Natur schien mitleidlos geworden: Im Februar 1946 gab es eine seit Jahrzehnten in Deutschland nicht mehr erlebte Hochwasserkatastrophe. Und der Winter 1946/47 brachte bis zu 36 Grad Kälte.

Am 27. Dezember 1946, als in Herford, dem »Aufnahmezentrum« der britischen Zone, die Viehwaggons eines aus »Westpolen« angekommenen Zuges entladen wurden, zeigte das Thermometer »nur« 28 Grad unter Null. Und so waren »nur« 16 der Passagiere tot, mußten »nur« ⁵⁷ mit schweren Erfrierungen ins Krankenhaus gebracht und operiert werden statt der 106 am 15. Dezember hier mit Erfrierungen Angekommenen, die für immer zu Krüppeln wurden. Und die Deportationen aus den jetzt polnischen deutschen Ostgebieten gingen trotz aller Proteste des Roten Kreuzes und auch zahlreicher Engländer und Amerikaner weiter. Da schrieb z. B. am 29. Januar 1947 Cyril *Ebor* der Londoner »Times«: »... Kürzlich kam ein Zug mit 1600 von den Polen deportierten Schlesiern in der britischen Zone an. Rund 600 waren älter als 60 Jahre, etwa 100 Kinder und Halbwüchsige... Der Zug war ungeheizt, und während der fünf Tage dauernden Reise starben 32 Menschen und vier Frauen gebaren Kinder. Der Zustand aller war grauenvoll. Über 300 der Deportierten mußten sofort ins Krankenhaus geschafft werden, und verschiedene starben inzwischen an Lungenentzündung, Herzschwäche und allgemeiner Erschöpfung. Über 200 erlitten schwere Erfrierungen ... Was hier geschieht, ist eine Schande, wie es sie abstoßender nie gab. . .« Viele solcher Protestbriefe erschienen in der englischen Presse. Aber sie änderten nichts, denn was da in Gang war, war ja eine Staatsaktion, und schon am 11. Dezember 1944 hatte Winston *Churchill* dem Unterhaus erklärt: »Die Vertreibung der Deutschen ist. . . das befriedigendste und das dauerhafteste Mittel zur Liquidierung der deutschen Ost- und Südosteuropa-Politik . . .« Die gleiche Meinung vertrat in einer amtlichen Erklärung vom

18. Dezember der damalige Außenminister der USA, *Stettiniis*. Die Austreibung aller Deutschen aus allen nichtdeutschen Ländern wurde einstimmig auf der vom 4. bis 11. Februar 1945 in Jalta tagenden Siegerkonferenz beschlossen und von der Potsdamer Konferenz am 8. August 1945 bestätigt. Und deren Deutschland-Erklärung hebt mit den Worten an: »Das deutsche Volk hat begonnen, für die schrecklichen Verbrechen zu büßen, die unter der Leitung derer begangen wurden, die es in der Stunde des Erfolges offen billigte und denen es blind gehorchte..

Und zum deutschen Volk gehörten nun auch all die Auslandsdeutschen und Volksdeutschen, die von Hitler nur in der Zeitung gelesen hatten und deren Deutschtum von den sie Regierenden jahrzehntelang abgestritten worden war. Zwar bestimmte Potsdam: »... jede derartige Überführung soll in ordnungsgemäßer und humaner Weise erfolgen. . .« Aber Polen »ergänzte« den Beschluß, wie gesagt, durch die Austreibung der Deutschen auch aus den Gebieten, die es nur »vorläufig verwaltete«, und Polen wie Tschechen und Serben interpretierten das »human« auf ihre Weise: Eisenbahntransporte wie die geschilderten waren Luxusreisen. Nicht nur die meisten Flüchtlinge, auch zahllose Vertriebene kamen zu Fuß durch Eis und Schnee, und das war ein Treck des Grauens.

Monatelang dauerte diese Völkerwanderung, und keine Viehherde wurde je so brutal behandelt wie diese Menschen. Mehr als achtzehn Millionen Deutsche wurden von Haus und Hof vertrieben, mehr Menschen als damals in Australien und Kanada zusammen genommen lebten, und dieser Gespensterzug verlor Männer, Frauen und Kinder auf Schritt und Tritt; wie viele, wurde genau nie festgestellt, aber drei Millionen beträgt die niedrigste Schätzung. Und nicht nur durch Hunger und Kälte und Erschöpfung starben sie. Es gab auch Folterungen unvorstellbarer Art, Vergewaltigungen und Totschlägen um des Totschlags willen.

Die Welt schloß die Augen, und sie will auch heute noch nichts von diesen deutschen Opfern hören, die starben, nur weil es Deutsche waren, nicht anders als Juden starben, nur weil es Juden waren. Erinnern und Mitleid sind heute »selektiv«. Aber die Flüchtlinge und Vertriebenen erlitten Unvergeßliches - und auch noch, als sie glaubten, das Ärgste überstanden zu haben.

Da war eine ostpreußische Gutsbesitzerin Ende Januar 1945 über das Frische Haff geflüchtet, denn einen andern Weg nach Westen gab es damals nicht mehr: Das Eis ist brüchig und mürbe, der Weg eine einzige, klebrige Masse, in die die Pferde bis zu den Knien einsinken. Zweige und Laternen als Fahrbahnmarkierung,

Bretter an den gefährlichsten Stellen und 50 Meter Abstand von Wagen zu Wagen. Aber dennoch brechen immer wieder Fahrzeuge ein. Wind, der eisigen Schneemassen gegen die Kolonne weht und so die Planen eindrückt. Nachtrast dann, und da scharren die Tiere mit ihren Hufen das Eis auf, graben sie sich selber und den Schlafenden ein nasses Grab. Die Glück hatten, ziehen in der Längsrichtung weiter, nicht quer über das Haff, und so sind sie fünf Tage und vier Nächte auf dem Eis.

Immer mehr Tote säumen die Fahrbahn, viele tote Mutterstuten auch mit ihren neugeborenen, erfrorenen Füllen. Und immer wieder Hilfeschrei; vorne, rechts, links, überall brechen Wagen ein. Endlich ist das rettende Ufer zu sehen, und da beginnt eine wüste Wettfahrt, die Wagen scheren aus der Reihe aus, alle Vernunft scheint die Menschen verlassen zu haben, und wieder gibt es zahllose Opfer.

Die Frau, von der die Rede ist, kommt gut an Land und sie kommt gut nach Dresden. Aber am 13. und 14. Februar 1945 wird Dresden bombardiert, diese Stadt von damals 1 130 000 Menschen durch drei Angriffe ausgelöscht. Und dabei gibt es mehr Opfer als ein halbes Jahr später in Hiroshima. Axel Rodenberger berichtet darüber: »... Noch am Nachmittag des 14. Februar herrschte dunkle Nacht. So dicht waren Qualm und Rauch. Erst am 15. Februar begann das Tageslicht langsam die Schleier zu durchdringen. .

Der Ausstellungspalast mit seinen riesigen Hallen am Rande des Großen Gartens war mit Flüchtlingen überfüllt. Es gab weder Bunker noch Splittergräben, nicht einmal einen Keller. Durch die leichten Dächer sausten die Bomben und zerfetzten die Menschen.

Große Kanister, mit Phosphor gefüllt, zerplatzten, und wer von einem Spritzer getroffen wurde, stand sofort in Flammen. Die 1 lölle öffnete ihre Schlünde. Die Lagerstätten der Flüchtlinge aus Stroh und Heu loderten auf. Die Todgeweihten drängten zu den Ausgängen. Keiner konnte mehr vor oder zurück... Schutzloser sind wohl nie Menschen getötet worden ... Der Asphalt der Straßen brannte überall, bildete feurige Flüsse, und Unzählige verkohlten in ihnen . . . Da saß eine Frau in den Trümmern, fast nackt, große Brandwunden auf dem Körper, und drückte einen Balken an sich, als ob sie ein Kind wiege . . . Wahnsinn flakerte aus ihren Augen... Dresden, das Massengrab unzähliger Flüchtlinge, wird niemals die Zahl und die Anonymität seiner Toten enthüllen können. Denn Generationen wurden ausgelöscht, geflüchtete Einwohner ganzer Dörfer vom Tode überrascht. Keine Verwandten werden nach ihnen fragen, weil auch sie sich unter den Opfern befinden ...

Gerhart Hauptmann erlebte als Dreißundzwei-jähriger, schwer krank und auch er ein Flüchtling, diesen Untergang Dresdens mit. Und gleich ihm Hunderttausende, die gerade erst das Grauen der Flucht aus ihrer Heimat überstanden hatten, die dem brennenden Königsberg oder plündernden und mordenden Banden entkommen waren. Alle Bahnhöfe Dresdens waren mit Flüchtlingszügen verstopft, die Straßen mit Trecks überfüllt, auf allen freien Plätzen lagerten Zehntausende in Kälte und Nässe. Dresden war militärisch völlig unwichtig, und es war völlig schutzlos, die Flak längst zur Panzerbekämpfung an der Front. Aber als die alliierten Bomber abdrehten, kamen Tiefflieger...

Die Flüchtlinge hier stammten fast alle aus den deutschen Ostgebieten. Aber nicht nur ^{4,3} Millionen Schlesier wurden über Nacht in Not und Elend gestürzt, nur weil sie Deutsche waren. Nicht nur zweieinhalb Millionen Ostpreußen und ^{1,9} Millionen Pommern, 900 000 Polen-Deutsche und 400 000 Danziger, 600 000 aus Ost-Brandenburg und 300 000 aus dem Baltikum. Da gab es im Mai 1945 auch ³ 296 000 Sudetendeutsche. Rund 235 000 verblieben in der Tschechoslowakei. ^z 814 000 Vertriebene kamen in Deutschland an. 246 000 sind »verschollen«. Und die kamen der Bevölkerung einer Großstadt wie Braunschweig gleich. Mehr Sudetendeutsche wurden vertrieben als damals in Bolivien Menschen lebten.

Und da hatten 840 000 Deutsche in Jugoslawien gelebt. 800 000 in Rumänien, 600 000 in Ungarn. Insgesamt gab es 1939 in den deutschen Ostgebieten, in der Sowjetunion und in den später kommunistisch gewordenen Ländern Europas ^{18,7} Millionen Deutsche. Und »repatriiert« wurden die Deutschen auch aus Afrika und Iberoamerika, aus Spanien und Skandinavien, insgesamt aus 48 verschiedenen Ländern.

Da die Franzosen am Austreibungsbeschuß von Potsdam nicht beteiligt waren, weigerten sie sich, Vertriebene in ihrer Zone aufzunehmen. Die britische und die amerikanische Zone, die damals 40 Millionen Einwohner hatten, mußten dadurch mehr Menschen aufnehmen als damals in Dänemark und der Schweiz lebten. Bereits im Winter 1948 kam in Schleswig-Holstein auf jeden Eingessenen ein Flüchtling, in Bayern auf jeden dritten einer, in Hessen einer auf jeden sechsten. Durch die Flüchtlinge stieg z. B. im Regierungsbezirk Hildesheim die Bevölkerungsdichte von 120 im Jahre 1938 auf 184 im Jahre 1946. Und die flüchtenden Millionen kamen fast ausnahmslos ohne die elementarste Habe an, ohne einen Kochtopf oder einen Löffel, ohne Tisch und Bett. Die Ausgebombten waren nicht reicher. Die Produktion stockte.

Und so standen in Bayern z. B. im Juli 1948 zur Verfügung: für je 200 Flüchtlinge ein Tisch, für je 28 ein Strohsack, für je 20 ein Bett, für je 5 eine Wolldecke.

In der ersten Zeit fanden die Flüchtlinge und Vertriebenen nicht einmal Platz zum Hinlegen, da schliefen sie, den Kopf in den Armen, in irgendeiner Ecke hockend, in grauvollen Notunterkünften wie dem Bunker am Bahnhof Hannover: Da lagen in dunklen, übelriechenden Hallen verlorene Kinder, stillte eine sechzehnjährige, vergewaltigte Mutter ihren fahlen, in Lumpen gehüllten Säugling. Da starben Schwerkranke auf der nackten Erde, und die Schwestern, die hier Dienst taten, waren hilflos, hatten keine Arzneimittel und kein Stück Brot. Dann kamen die Vertriebenen in Lager, wo es vier bis fünf Quadratmeter Raum für jeden gab, während für Sträflinge sechs vorgeschrieben waren. Das »Privatleben« sicherte eine Schnur mit ein paar Wäschefetzen darüber. Oben im Doppelstockbett schlief eine uralte Frau, die Mitleidige mit ihrem verbeulten Koffer auf einem Handwagen nach Westen geschleppt hatten und die nun rasch sterben wollte, um den andern nicht länger zur Last zu fallen. Unten lag ein blasses Kind ohne Eltern, das nichts als ein armseliges Lumpenpüppchen hatte retten können. Nicht wenige in diesem Menschenpferch waren reich gewesen. Jetzt bekamen sie 25 bis 36 Mark Unterstützung im Monat, erst nach endlosem Hin und Her 80. Wie ein Schweizer Bericht über die Flüchtlingsnot in Bayern es im Juni 1949 sagte: »Fleiß, Rechtschaffenheit, Sparsamkeit eines ganzen Menschenlebens finden als Lohn Siechtum und Totenkreuz auf einem fremden Dorffriedhof. .

Gewiß, es gab nicht nur deutsche Flüchtlinge in diesem Krieg. Es begann mit Juden und Franzosen und Polen und Tschechen, und auch Griechen und Russen und Serben verloren ihr Heim und nicht selten ihr Leben. Aber da war Krieg. Und nun war Frieden. Und da ging es nicht um Tausende, sondern um Millionen. Und das wurde Deutschlands Rettung.

Unvorstellbar sind die Leiden der ¹⁵ Millionen Reichs-, Volks- und Auslandsdeutschen, die nach Restdeutschland gelangten. Aber die durchkreuzten den gefährlichsten Plan der Sieger, den, Deutschland zu entvölkern. Auch hier wieder erwies es sich: 1 laß macht blind. Und hier machte ein Haß-Plan den andern 1 laß-Plan zunichte.

Natürlich will auch das heute niemand mehr wahrhaben. Aber Deutschland sollte entvölkert werden, und nicht nur durch Sterilisierung, wie Mr. Kaufman das vorschlug, sondern auch durch Hunger und Not und durch die erzwungene Auswanderung

von 30 Millionen Deutschen nach Übersee. Und die forderten nicht nur »Privatleute« wie Raymond Clendenin *Atiller*, der erwähnte Freund Präsident Roosevelts, der so Deutschland und Europa »ständig blockadereif« zu machen trachtete, sondern »aus Sicherheitsgründen« auch Frankreichs damaliger Außenminister Georges *Bidault*, der während der Moskauer Konferenz am 16. März 1947 sagte: »Frankreich kann Deutschlands unausgeglichenen Bevölkerungsverteilung und seine Bevölkerungsdichte, die mit Ausnahme Belgiens und Hollands ungleich größer als die all seiner Nachbarländer ist, ebensowenig als Kriegsfaktor außer acht lassen wie Deutschlands überentwickelte Industrie. Die deutsche Emigration muß mit allen Mitteln forciert werden, denn schon jetzt beträgt die deutsche Bevölkerungsdichte 183 Personen pro Quadratkilometer gegen die nur 75 Frankreichs und die 62 Polens, und weitere Millionen Volksdeutsche werden einströmen. .

Da hatte nicht nur das Blatt der Londoner holländischen Exilregierung »Vrij Nederland« im September 1942 den Vorschlag gemacht, alle deutschen Kinder zwischen zwei und sechs Jahren ihren Müttern abzunehmen und für 25 Jahre ins Ausland zu verbringen, um sie dort statt als Deutsche als Holländer, Franzosen, Russen oder Engländer aufwachsen zu lassen; da fragte noch nach dem Krieg z. B. T. T. *I-Iollhygy*, der Premierminister des australischen Bundesstaates Victoria: »Wenn sieben Millionen Australier während des Zweiten Weltkrieges mehr als acht Milliarden \$ Kriegskostenbeitrag aufbrachten. . . , können sie dann nicht auch die Einwanderung von acht oder zehn Millionen neuer Produzenten finanzieren, und wäre es nicht klüger, Australien zu entwickeln, als Deutschland wiederaufzubauen?«

Und natürlich fanden sich auch Deutsche, die »eigene« Pläne zur »biologischen Demontage« vorlegten und die z. B. noch 1952 vorschlugen: »30 Millionen Bewohner Alt-Deutschlands, 30 Millionen nach Guayana.« Verrückte, könnte man meinen. Aber dieser Vorschlag stammt vom »Bund für Deutsche Auswanderung e. V.«, der im April 1949 gegründet und von Engländern wie Amerikanern lizenziert wurde. Dieser Bund gab einen Bonner »Informationsdienst« heraus, und im Mitteilungsblatt Nr. 3/1952, das die »Atlanta-Treuhandgesellschaft« vertrieb, wurde unter dem Titel »Wie kann der Frieden gewonnen werden« Dorothy *Thompsons* Behauptung »Deutschlands Bevölkerungsdruck ist ein außerordentlich ernstes Hindernis für die Besserung der internationalen Beziehungen« zitiert, und da hieß es u. a.: »DaS deutsche Volk war im 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts das

>Volk der Dichter und Denker<. Damals zählte es knapp 20 Millionen Menschen. Inzwischen vermehrte es sich ständig, ohne seinen Raum zu erweitern. . . , und in dieser Zeit wurde der Bevölkerungsdruck das bisher ungelöste deutsche Grund-Problem... Nach dem Kriege wurde das deutsche Volk noch enger zusammengepreßt. Als Rettungsmittel wurde das große Im- und Exportsystem wieder versucht. Aber Deutschland mußte und muß mit neuentstandenen Konkurrenzindustrien in den überseeischen Rohstoff- und Absatzländern in Wettbewerb treten, und zwar mit Industrien, die auf jeden Fall dort billiger produzieren können. .

Der Bund für Deutsche Auswanderung sah nur eine Lösung des Problems: »Eine Auswanderung in Erfolg versprechendem Umfange, d. h. von mehr als der Hälfte aller Deutschen.«

Nun, dieser deutsche Plan verschwand bald in der Versenkung. Aber Deutschlands und Europas »biologische Demontage« planten, wie gesagt, auch andere, und diese Absichten waren auch Bestandteil des offiziellen Programms der am 9. November 1943 von 44 Nationen in Atlantic City gegründeten UNRRA, der »United Nations Relief and Rehabilitation Administration«, die nicht nur die kriegsverwüsteten Länder mit Nahrungsmitteln und Rohstoffen versorgen, sondern auch »zo Millionen notleidende Europäer« in Überseeländer »umsiedeln« sollte. Zwar wurde die UNRRA 1947 ein Opfer des Ost-West-Konfliktes. Aber im Mai 1948 erklärte ja auch der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes in Genf, David A. *Morse*: »Wanderung ist ein Schlüssel zum Frieden!« und hob »die strategische Bedeutung der Wanderungsbewegung« hervor, die noch weit wichtiger als die wirtschaftliche sei. Und da war es ja die Regierung der Vereinigten Staaten, die nicht nur, wie die englische, in ihrer Besatzungszone seit April 1949 großzügig Propaganda für die Auswanderung trieb, sondern auf deren Anregung sogar im Dezember 1951 in Brüssel das »Intergovernmental Committee for European Migration« oder ICEM gegründet wurde, das »Zwischenstaatliche Komitee für europäische Auswanderung«, dem ursprünglich 16 Staaten angehörten und das heute 28 Mitglieder hat. Und dessen Aufgabe war und ist, »Europa von dem Druck seiner überzähligen Bevölkerung zu entlasten und dadurch überseeischen [ändern zu helfen]«.

Gründungsmitglieder des ICEM waren Argentinien und Brasilien, Chile, Peru und Venezuela, Australien, Kanada, Neuseeland und andere, die Arbeitskräfte brauchten. Die Leitung des ICEM aber lag von Anfang an in den Händen von US-Amerikanern, und die

sorgten dafür, daß die wertvollsten Kräfte in die USA kamen. Wie ja auch schon die IRO, die Internationale Flüchtlingsorganisation der Vereinten Nationen, die im Juli 1947 gegründet worden war, Techniker, Akademiker und Facharbeiter vor allem in die USA schleuste: In den ersten drei Jahren ihres Bestehens hatte sie 1,53 Millionen Flüchtlinge und DPs betreut und 894 000 davon zum Auswandern nach Übersee veranlaßt. Nicht weniger als 247 632 gingen in die USA, aber z. B. nur 24 700 nach Brasilien.

Und das hatte seinen guten Grund, denn in den USA waren u. a. 1934 exakte wissenschaftliche Untersuchungen über den Geldwert der Menschen durchgeführt worden, hatte man erkannt, daß das »lebendige Kapital« die wichtigste aller Kapitalformen ist. Natürlich erschöpft sich keines Menschen Wert allein im Materiellen. Aber alle volkswirtschaftlichen Betrachtungen bleiben schief und unvollkommen, solange man nicht auch den Geldwert des Menschen berücksichtigt, seine beträchtlichen »Aufzuchtkosten« veranschlagt und seinen Verbrauch exakt mit seinen Leistungen vergleicht. Nur ganz langsam kam es dazu, obwohl schon Adam Smith 1776 »die nützlichen Fähigkeiten der Einwohner eines Landes« als Teil des Nationalreichtums betrachtete und bereits Johann Heinrich von Thünen 1836 hervorhob, daß »die Anwendung des Kapitalbegriffes auf den Menschen diesen weder erniedrigt noch in seiner Freiheit und Würde beeinträchtigt«. Entsprechende Berechnungen wurden dann auch erst ab 1876 vom Chef des »Preußischen Statistischen Bureau«, Engel, vorgenommen und veröffentlicht. Modernere Beispiele dafür bieten jene Harvard-Berechnungen von 1934, und 1940 wurde auch in Deutschland wieder der »materielle Geburtswert der Bevölkerung« festgestellt.

Dieser Wert wird errechnet, indem man das durchschnittliche Jahreseinkommen mit 40 multipliziert (weil meist 40 Jahre lang produktiv gearbeitet wird), davon den Eigenverbrauch abzieht und den Betrag, der während der ersten 15 bis 20 Lebensjahre eines Menschen von seinen Eltern, der Gemeinde und von Ländern und Staat für ihn ausgegeben werden muß. Und diese »Aufzuchtkosten« sind alles andere als gering. Sie wurden von der Harvard-Universität seinerzeit mit 10 000 \$ pro Kopf bis zum 18. Jahr errechnet und werden heute in den USA mit etw. 260 000 DM, in Westeuropa mit etwa 350 000 DM angenommen. Die deutsche Berechnung des Jahres 1940 berücksichtigte die »Aufzuchtkosten« nur bis zum 15. Lebensjahr und kam damals auf einen »Geldkapitalwert« von 29 400 Mark für jeden männliche

und 11 000 Mark für jeden weiblichen Bewohner Deutschlands. Eine für die Bundesrepublik angestellte Berechnung aus dem Jahr 1955 ergab 350 000 und 168 000 DM und damit ein »organisches Kapital« von damals 1276 Milliarden DM oder dem rund Zehnfachen des Gesamtsozialprodukts von 1952.

Zu diesem »materiellen Geldwert« tritt aber auch noch der »generative Wert« des Menschen, d. h. seine Fähigkeit, Nachkommen zu zeugen. Dazu tritt der »kulturelle Wert«, die Fähigkeit, zu erfinden und zu entdecken, und dieser Wert ist der größte von allen. Aber schon wenn wir uns allein auf den »materiellen Geldwert« beschränken, so betrug der für die zwischen 1820 und 1930 nach den USA ausgewanderten Europäer - insgesamt 37,7 Millionen Menschen - den Harvard-Experten zufolge rund 377 Milliarden Dollar. Da diese Fachleute den Wert der Lebensarbeit eines Menschen dreimal so hoch wie die Aufzuchtkosten bis zum 18. Jahr einschätzen, ergibt das einen »Leistungswert« dieser europäischen Amerikawanderer von 2 200 Milliarden \$: Das Geldkapital, das den USA während ihrer Aufbauperiode zur Verfügung stand, verschwindet dagegen völlig. Was Europas Auswanderer für Amerika waren, das aber wurden die Ostflüchtlinge und Ostvertriebenen für das neue Deutschland: Eine gewaltige »Bevölkerungs-Reserve«, deren Leistung sofort und ohne »Aufzuchtkosten« zur Verfügung stand.

Auswanderungs-Propaganda wie Entnazifizierung und Zurückhalten der Kriegsgefangenen dienten der systematischen Verminderung des deutschen Arbeitskraft-Potentials. Die Flüchtlinge und Vertriebenen aber bedeuteten eine gewaltige Arbeitskraft-Vermehrung. Nicht nur die biologische Ausplünderung konnte so verhindert werden, sondern Deutschlands biologische Potenz nahm im Gegenteil durch diese Zuwanderer enorm zu. Stalin dagegen hatte geglaubt, sie würden den Hunger steigern, das »Armenhaus Deutschland« derart überfüllen, daß es in seinem Elend ersticke und so - wie Moskau hoffte - rasch reif für den Bolschewismus wurde.

Aber die Sieger vergaßen, daß die unsichtbaren Werte die entscheidenden sind, daß auch die halbverhungerten, in Lumpen nach Restdeutschland Getriebenen einen Schatz des Wissens und des Könnens darstellten, der schließlich das allerwichtigste deutsche Wiederaufbau-Kapital wurde. Die Beschlüsse von Jalta und Potsdam bedeuteten ein Geschenk von 15 Millionen mal 264 000 Mark »organischen Kapitals«, von 396 Milliarden also. Vertriebene und Flüchtlinge wurden nun für ganz Deutschland, was die Pommern und Ostpreußen bereits im 19. Jahrhundert für das

Ruhr-Revier gewesen waren: Hervorragende Arbeitskräfte, aber auch zusätzliche Verbraucher. Nie wäre das »Deutsche Wunder« zustande gekommen ohne die rasche Entwicklung des deutschen Binnen-Marktes, denn wie bedeutend Exporte auch sind, stets sind die eigenen Verbraucher die wichtigsten, das beweisen die Vereinigten Staaten so eindeutig wie nun die EWG.

Natürlich ist die Art der Menschen das für die Wirtschaft Entscheidende, nicht ihre Zahl, und so sind heute die 5 Millionen Schweizer in dieser Hinsicht für die Welt wichtiger als die 450 Millionen Inder, die Deutschen wichtiger als die dreizehnmal zahlreicheren Chinesen. Bei der gleichen Art des Wirtschaftens allerdings kommt es natürlich sehr wohl auf die Zahl an, und so war es für Deutschlands Wiederaufstieg entscheidend, daß die Weimarer Republik 1928 mit 63,6 Millionen 101 % der Bevölkerung von 1913 besaß, die Bundesrepublik 1952 mit 48,5 Millionen aber 123 %, der Menschen von 1939. Es war für die Produktion wie für den Verbrauch von gar nicht zu überschätzender Bedeutung, daß Deutschlands Bevölkerung 1922-28 im Jahresdurchschnitt um 382000 oder 0,6 %, von 1922 wuchs; 1929-33 aber um durchschnittlich 800000 oder 1,8 %, Vöfl 1946. In den Jahren 1939-50 nahm Frankreichs Bevölkerung nur um 600000, die Englands nur um 700000 zu. Die Westdeutschlands dagegen um 8,4 Millionen, und das vor allem ermöglichte das »Deutsche Wunder.«

Diese Bevölkerungszunahme danken wir in erster Linie den Flüchtlingen und Vertriebenen. Auswirkte sich aber nicht nur ihre Zahl, sondern auch ihre politische Einstellung, die sie zum wichtigsten Schutzwall gegen den kommunistischen Einfluß und alle revolutionären Abenteuer überhaupt werden ließ: Amtlichen amerikanischen Zahlen zufolge kamen bereits 1945-46 elf Millionen Vertriebene nach Restdeutschland, davon etwa sieben Millionen in die spätere Bundesrepublik und vier Millionen in die Sowjetzone. Das waren jeweils etwa ein Fünftel der »Altansässigen«. Aber die in die Ostzone Geflohenen oder dorthin »Repatriierten« blieben nicht dort. Wenn von Kriegsbeginn bis heute die Bevölkerung Westdeutschlands um 18,6 Millionen wuchs, so die der Ostzone um knapp 400000. Denn hier konnten die Zugewanderten keine Initiative entwickeln. Und hier war ihnen das Regime zutiefst zuwider, schon weil die Russen es eingesetzt hatten und die Ostflüchtlinge gerade durch sie Unvorstellbares erlitten hatten. Die Millionen der von jenseits der Oder-Neiße-Linie Gekommenen wie die aus Ungarn oder Jugoslawien Vertriebenen hatten den Kommunismus am eigenen Leib erlebt. Die

waren allen Verlockungen Moskaus gegenüber immun. Das waren aber auch Millionen Handwerker und Bauern und Intellektuelle, das waren Hunderttausende Kaufleute und Unternehmer und nicht nur Industriearbeiter oder gar »Proletarier«. Und sie hatten ausnahmslos »die Faust der Not im Nacken«. Die hatten alles verloren und wollten nun nur eines: Arbeiten wie noch nie, um wieder ein menschenwürdiges Dasein zu erringen. Und so waren sie für Streiks so wenig zu haben wie für Sozialisierungs-Experimente. Die große »Bevölkerungs-Reserve« bildete zugleich ein Element der Stabilität und trug entscheidend dazu bei, daß es hier bei einer Wirtschaftsform blieb, die jeden Deutschen am Wiederhochkommen persönlich interessierte, jedem Arbeiter wie jedem Unternehmer entsprechende Anreize bot.

Ein »Deutsches Wunder« gab es nicht. Aber hier erwies sich, wie Menschen in tiefster Not reagieren, sobald man ihrem Selbst-erhaltungstrieb freien Lauf läßt und ihnen ein Ziel zeigt. Der westdeutsche Wirtschaftsaufschwung ist die bisher eindeutigste Antwort, die auf die Frage nach der besten Wirtschaftsordnung gegeben wurde. Auch hier bleibt genug zu kritisieren, unsere »Marktwirtschaft« ist weder so frei noch so sozial, wie es meist heißt, aber riesige Bibliotheken wurden nichtsdestoweniger zu Makulatur durch die Leistung in Freiheit, die hier vollbracht wurde. Diese aber war keineswegs selbstverständlich. Allein das Verantwortungsbewußtsein und der gesunde Menschenverstand von Arbeitern und Unternehmern hat sie durch die Überwindung des Klassenkampfes und der Schlagwort-Politik ermöglicht. Die Vertriebenen und Flüchtlinge trugen das Ihre dazu bei.

Allerdings auch die Demontage. Und so wiederum unsere Feinde.

Deutschlands Arbeiter 18wehren sich

DIE SELBSTHILFE GEGEN DIE DEMONTEURE

Der eigentliche Geburtstag der Bundesrepublik Deutschland ist der 10. April 1949. Da beenden die Außenminister der Vereinigten Staaten, Großbritanniens und Frankreichs ihre in Washington abgehaltene Deutschland-Konferenz und beschließen: Fusion der drei Westzonen. Beendigung der Militärregierung und Übertragung der Kontrollfunktion auf drei zivile »Hoch-Kommissare«. Und »Revision« des Demontage-Programms, weil nun »das höchste Ziel der drei alliierten Regierungen der feste Einbau eines demokratischen deutschen Bundesstaates in den Rahmen eines europäischen Zusammenschlusses« ist. Das Grundgesetz dieses Bundesstaates nimmt der Parlamentarische Rat am 8. Mai 1949 an. Und so scheint der Weg für ein neues Deutschland frei.

Aber am Pfingstsonntag kündigt der Chef der britischen Militärregierung, Generalmajor W. H. *Bishop*, für den 8. Juni 1949 die Total-Demontage von vier der wichtigsten Ruhr-Werke, der Fischer-Tropsch-Anlagen von Bergkamen, Dortmund, Wanne-1 ickel und Castrop-Rauxel, an, von vier Werken, die dringend benötigtes Paraffin, Benzin und Schmieröl aus Kohle herstellen. Und er erklärt zugleich, jeder Widerstand gegen diese Abbrucharbeiten würde als »gegen die Militärregierung gerichtete Aktion« rücksichtslos bestraft werden.

Dennoch kommt es zu dieser Aktion und damit zu einer geschichtlichen Wende: Am 8. Juni rücken die Demonteure an. Aber die Belegschaften machen ihnen ihre Unerwünschtheit so eindeutig klar, daß sie unverrichteterdinge wieder abziehen. General Bishop bestellt für den 9. Juni den Wirtschaftsminister von Nordrhein-Westfalen, Vertreter der Gewerkschaften, die Betriebsleiter und Betriebsratsvorsitzenden der betroffenen Werke und die deutschen Sicherheitsbeamten in sein Düsseldorfer Büro und verlangt energische Gegenmaßnahmen. Er stellt für das Aufhören »jeder Form des Widerstandes« eine Frist bis Sonntag 24 Uhr.

Aber als Antwort kabelt der alte Gewerkschaftler August *Schmidt* an den amerikanischen Bergarbeiter-Boß John *Lewis* und bittet um Hilfe. Da laßt der Erzbischof von Köln, Kardinal *Frings*, am Sonntag in allen Kirchen seiner Diözese für die Abänderung der Demontage-Befehle beten. Und da sehen sich am Montag, dem

13. Juni 1949, die Demontage-Kolonnen, die zum Synthesewerk in Bergkamen wollen, Barrikaden gegenüber: Mit Kohle beladene Lastwagen versperren eine Bahnunterführung und oben stehen kippbereit beladene Kokswaggons. Da haben die Arbeiter, von der Ortsbevölkerung unterstützt, schwere Eisenträger herbeigeschleppt, und den Demonteuren wird gesagt: »Haut ab! Und rasch!«

Das tun sie. Aber kurz nach Mittag erscheinen vier belgische Panzerspähwagen, und ihnen folgen 700 Mann mit leichten und schweren Maschinengewehren ausgerüstete Besatzungstruppen. Die Arbeiter werden aufgefordert, die Straßensperre zu beseitigen. Sie weigern sich. Eigentlich müßten die Belgier jetzt schießen. Aber die Offiziere schauen ihre Leute an und wissen, daß sie eine Meuterei riskieren. So entfernen die Belgier selber die Barrikaden und besetzen das Werk. Und am Abend meldet United Press aus Düsseldorf: »Der britischen Militärregierung zufolge begannen die Demontearbeiten der Chemischen Werke in Bergkamen heute um 16 Uhr 30 durch eine deutsche Einsatzgruppe von 34 Leuten unter dem Schutz belgischer Truppen. 16 deutsche Angehörige einer Demontageeinheit in Dortmund, die sich von einer feindseligen Gruppe deutscher Belegschaften heute morgen zur Vernachlässigung ihrer Pflichten und zum Rückzug zwingen ließen, werden unter der Anklage von Gehorsamsverweigerung von einem englischen Militärgerichtshof summarisch abgeurteilt werden. . .<

Dennoch arbeiten in den nächsten Wochen nie mehr als sechs deutsche Demonteure in den Dortmunder Paraffinwerken. Da finden sich in Bergkamen nicht mehr als 18 Handlanger der Zerstörung, in Castrop-Rauxel elf und in Wanne-Eickel sieben. Am 5. September 1949, als die Anlagen der Ruhrchemie bei Oberhausen demontiert werden sollen, müssen die Engländer 100 Mann des Manchester-Regimentes mit Panzerwagen und MGs einsetzen, die Tag und Nacht auf dem Werksgelände bleiben, um 87 deutsche Demonteure zu schützen; und obwohl sie sie immer wieder herunterholen, können die Engländer hier nicht verhindern, daß schwarze Fahnen von allen Werkshallen wehen.

Denn nun war Deutschland zum drittenmal »erwacht« und Abwehrfront diesmal so fest, daß die Morgenthau-Leute Chance mehr hatten und auch die Truppen der Alliierten länger bereit waren, auf Deutsche zu schießen. Und dadurch wurde die Bundesrepublik zu mehr als einem leeren Wort. Der Weg war lang, und er war zuerst ein Irrweg gewesen: Z

Folgen des am 28. Juni 1919 unterzeichneten Vertrages von Versailles gehörte eine obskure Münchener Wochenschrift, die den Titel »Auf gut Deutsch« trug. Ihr Herausgeber hieß Dietrich Eckart. Lloyd George, Clemenceau oder Wilson machte das bestimmt keine Sorgen, dennoch aber veränderte diese auf billigem Holzpapier schlecht gedruckte Zeitschrift nicht nur die alliierte Reparationspolitik, sondern die Welt. Denn am 30. Dezember 1919 brachte sie ein Gedicht Eckarts, in dem es hieß:

*»Feuerjo!
Sturm, Sturm, Sturm!
Läutet die Glocken von Turm zu Turm,
Läutet die Männer, die Greise, die Buben,
Läutet die Schläfer aus ihren Stuben,
Läutet die Mütter hinweg von den Wiegen,
Dröhnen soll sie und gellen die Luft,
Rasen, rasen im Donner der Rache,
Läutet die Toten aus ihrer Gruft,
Deutschland, Erwache!«*

Eckart starb 1923. Sein Ruf aber wurde der Kampfruf der NSDAP und aus seiner Wochenschrift der »Völkische Beobachter«. Als Eckart sein Gedicht schrieb, trat Adolf Hitler als Mitglied Nr. 7 in die »Deutsche Arbeiterpartei« ein, die sich im Münchener Sternecker-Bräu traf und deren Kasse damals 7,60 Mark enthielt. Er taufte sie um, und bei den Reichstagswahlen vom 31. Juni 1932 bekam die Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei 13,7 Millionen Stimmen, wurde sie zur größten Partei.

Wenige Wochen vor dieser Wahl, am 12. März 1932, erschien im »Delmenhorster Kreisblatt« ein Aufruf, der eine neue Art »Deutschland, Erwache!« forderte, der aber leider nicht die gleiche Wirkung wie Eckarts Gedicht hatte. Prophetisch hieß es (1a: »Deutschland wird erwachen aus seinem Hitler-Traum... Denn glaubst Du wirklich, daß >stramme Haltung<, >braune Hemden< und >Heil-Rufe< das geeignete Mittel sind, die Feindstaaten zu zwingen zur Freigabe des Weges zur Wehrhoheit und zum Wiederaufstieg?

Du wirst erwachen, Deutsches Volk, Du wirst sehen mit jener rücksichtslosen Deutlichkeit, mit der Geschichte und selbstgeschaffenes Schicksal zu sprechen pflegen, daß Du irrtest, unendlich folgenswer, als Du verwechseltest: >Wollen< mit >Können<, Versprechen< mit >Halten<.

Dann ist es zu spät, vielleicht für immer zu spät! Denn Volk und

Vaterland gingen inzwischen vor die Hunde! Deutschland, Erwache!»

Zwar stimmten bei den Wahlen von ¹⁹³³ als alle KP-Mitglieder des Reichstags bereits im KZ saßen und Görings Wahlterror in vollem Gang war, von 39 Millionen deutschen Wählern 17 Millionen gegen die NSDAP. Aber es dauerte doch noch 13 Jahre, ehe dem ganzen deutschen Volk bewiesen wurde, daß sein Reich auf dem Treibsand der Illusionen ruhte. Und nun war der Sturz so tief, daß das Volk jahrelang wie betäubt war. Noch im November 1944 hatte die Hälfte aller von den Amerikanern befragten Kriegsgefangenen an die Möglichkeit eines deutschen Sieges geglaubt. Da hatten noch 5 3 % auf »kriegsentscheidende Geheimwaffen« gehofft und ^{640/} ihrem »Führer« vertraut. Sechs Monate später aber kam die Reaktion. Da glaubten mehr und mehr Deutsche an gar nichts mehr. Da sahen sie die Zukunft düster-grau und ohne jede Hoffnung. Betäubt und benommen schlichen sie durch die halbverschütteten Straßen und fragten sich, ob das gerettete Leben je wieder wert sein würde, gelebt zu werden.

Schließlich bildeten sich drei Menschengruppen heraus: Die gänzlich Verzweifelten, die sich sagten, alles sei zu Ende, jede Anstrengung sinnlos. Die Starken, die auch diese Not nicht beugte, die ebenfalls noch keinen gangbaren Weg in die Zukunft sahen, aber darauf vertrauten, daß die Zeit nicht stillesteht; die sich rührten, weil ihnen das im Blut lag. Und dann die dritte Gruppe der Zwielfichtigen, wie sie stets in Notzeiten auftauchen, um aus dem Elend ihrer Mitmenschen schmutzigen Vorteil zu ziehen, die sich meist als »Verfolgte« tarnten und als Demontage-Unternehmer »Kriegsgegner« nannten.

Die Lebensfrage für alle war, welche dieser Gruppen sich als die stärkste erweisen würde und wie das dritte »Deutschland, Erwache!« aussah. Ob die Starken Extremismus wie Fatalismus überwand und ein Deutschland schufen, in dem niemand mehr abseits stand. Ob Selbstvertrauen und Zukunftsglauben sich ohne Nachbar-Haß und »Revanchismus« durchsetzten oder die Deutschen alles als gottgewollt hinnahmen und de facto die Sieger weiterregieren ließen. Und die Sieger suchten auch dieses geistig-moralische Ringen zu beeinflussen: Englische und amerikanische Religionsgemeinschaften ließen z. B. 1946 in Deutschland Plakate anschlagen, die den Heiligen *Augustinus* zitierten: »Was immer hier gegen unseren Willen geschieht, wißt, daß es nur mit Gottes Willen geschieht, mit Seiner Voraussicht, Seiner Ordnung, Seinem Wink, Seinen Gesetzen. Und verstehen wir nicht, warum es geschieht, so überlassen wir es Seiner Vorsehung, denn es

geschieht nicht ohne Grund - und so werden wir nicht lästern.« Unbekannt gebliebene Deutsche suchten dieser Propaganda des Hinnehmens durch Plakate entgegenzuwirken, die Ernst Moritz Arndts »Friedensrede an die Deutschen« des Jahres 1807 brachten. Diese Plakate wurden von den Besatzern sofort abgerissen, aber auf die Dauer waren die deutschen Selbsthilfe-Regungen doch nicht zu unterdrücken. Nachdem es im März 1947 als erste Willenskundgebung der deutschen Massen nach dem Krieg Hunger-Demonstrationen in Düsseldorf gab, an denen mehr als 100000 Menschen teilnahmen, schritten mehr und mehr deutsche Arbeiter zur Selbsthilfe gegen die Vernichtung ihrer Arbeitsplätze. Immer wieder hatten sich alliierte Offiziere über »die unglaubliche Geduld der Deutschen« gewundert, aber am 1. September 1947 mußte die »Times« aus Hamburg berichten: »1800 Arbeiter der Homag-Maschinenfabrik in Kiel streiken aus Protest gegen die Demontierung ihrer Fabrik. Alle Arbeiter der Stadt legten zwei Stunden lang die Arbeit als Sympathiekundgebung nieder, und auch die Gewerkschaftsorganisation der britischen Zone drückte ihre Sympathie aus.«

Heute scheint das nichts Besonderes. Aber dieser Streik war »Widerstand gegen die Militärregierung«, und der konnte viele Jahre Kerker und für die »Rädelsführer« den Tod bedeuten. Ausdrücklich wurde allen von Demontagen betroffenen Werken mitgeteilt: »Jeder Widerstand... wird als Sabotage von Militärregierungsbefehlen geahndet. . .« In Düsseldorf wurde am 14. Juli 1947 der Arbeiter Kurt *JVichnowski* wegen Anklebens eines Plakats »Demontieren bedeutet Hunger!« von einem britischen Militärgericht zu acht Jahren Zuchthaus verurteilt. Und als im November 1949 im Ruhrrevier Plakate mit den Namen der Demontage-Unternehmer verbreitet wurden, die den Titel »Volksverräter!« trugen, setzte »Public Safety« eine Belohnung von 50000 Mark für die Denunzierung der Verfasser aus, und da wurde die »Westdeutsche Rundschau«, die diese Unternehmer ebenfalls »Verräter« nannte, auf »unbestimmte Zeit« verboten.

Aber diese Demontage-Unternehmer hatten nun dennoch keine Ruhe mehr. Plakate wie die in Dinslaken angeklebten gegen den »Eisenfresser Knoop« taten ihre Wirkung. *Knoop* war Richtmeister gewesen und wurde durch die Zerstörung der Thyssen-1 lütte reich. Hier hatte daneben jedoch auch der Ingenieur *Ufer* gewirkt, und wie Knoop die Scheiben eingeworfen wurden, so wurde Ufer am Röttgersbach ⁵⁷ in Hamburg »eine luftige Wohnung« besorgt. Da wurde gegen den ehemaligen Korvettenkapitän *Moll* in Ruhrort demonstriert, der Demontage-Unter-

nehmer geworden war. Der Polizeischutz, den die Engländer anordneten, half da nicht viel, die »Übergriffe der Bevölkerung« waren nun nicht mehr aufzuhalten. Auch die deutschen Behörden wurden nun immer »renitenter«. Die Alliierten behaupteten, in ganz Nordrhein-Westfalen würden durch Demontagen nicht mehr als 40000 Arbeitsplätze »eliminiert«. Arbeitsminister *Storch* aber rechnete ihnen im Oktober 1949 vor, daß sie bereits 300000 Deutsche arbeitslos gemacht hätten. Da stand z. B. am 26. Juni 1949 in der »Neuen Zürcher Zeitung«: »Die Geschäftigkeit, die der bizonale Oberdirektor ebenso wie andere deutsche Politiker immer wieder in dieser heiklen Angelegenheit entwickeln und die immer den leisen Verdacht erweckt, als werde das Thema >Demontage< besonders gerne zur Anhäufung politischen Kapitals verwendet, wird von den Vertretern der Besatzungsmächte schon längst mit Unmut vermerkt. . .«

Aber auch solche »neutralen« Zensuren hinderten schließlich die deutsche Polizei nicht, am 19. Oktober 1949 die Büros aller Dortmunder Demontage-Unternehmer zu schließen, und Dr. *Baurichter*, der Regierungspräsident von Düsseldorf, verbot alle Demontagen ohne polizeiliche Bewilligung, setzte gegen Zuwiderhandelnde eine Geldstrafe von 12000 Mark fest und erklärte: »Wenn das nicht hilft, werde ich die Strafe auf 120 000 Mark erhöhen!« General Bishop tobte und verlangte die sofortige Aufhebung dieser Maßnahme. Er drohte, auch die nicht von der Demontage betroffenen Teile von Werken, die Widerstand leisteten, zerstören zu lassen. Aber nun gehorchten auch die Besatzungstruppen nicht länger blind allen Befehlen. Und am 22. November 1949 kam es zum »Petersberg-Abkommen«, sagten die Hochkommissare feierlich die endgültige Einstellung der Demontagen zu. Was sie allerdings ebenfalls nicht ohne weiteres durchzusetzen vermochten, denn am gleichen 22. November berichtete die »Neue Zürcher Zeitung« aus Frankfurt: »Die Regierungsübereinkunft... bedeutet allerdings keineswegs, daß auf den Abbruchstellen überall die angeordnete Ruhe auch wirklich eingetreten ist. Man ist vielmehr versucht, ein Bild aus der Kriegsberichterstattung heranzuziehen, wo vereinzelte Kontingente den Waffenstillstandsbefehl entweder noch nicht erhalten haben oder ihn wissentlich ignorieren, um sich in letzter Stunde noch möglichst große Geländevorteile zu sichern und damit ein *fait accompli* für die nachfolgenden Friedensverhandlungen zu schaffen. Im weitverzweigten Irrgang der kreuz und quer durch Deutschland laufenden Kommandowege ist dabei nicht leicht festzustellen, wo der Kurzschluß liegt, der das grundsätzlich angeordnete >Ende Feuer< nicht bi

in die vordersten Linien dringen läßt. . . Vielfach herrscht jedenfalls die Auffassung, daß z. B. der Wirtschaftsberater General *Clays*, Mr. Lawrence *Wilkinson*, noch immer ein >Morgenthau-Mann< und sein Einfluß auf den General groß genug sei, um zu bewirken, daß sich die aus Berlin kommenden Anordnungen oft nicht mit der in Washington ausgegebenen Linie decken. . .«

Bei den Engländern war es ähnlich. Und so dauerte die Demontage im Hüttenwerk Salzgitter z. B. bis zum April 1951, und wenn hier zumindest Fundamente der Anlagen und die große Werkshalle erhalten blieben, so ebenfalls nur durch die Selbsthilfe der Belegschaft und in diesem Fall durch die Solidarität von Arbeitenden aus 23 Nationen. Denn als am 23. Februar 1950 vor den ehemaligen »Reichswerken« in Salzgitter-Watenstedt vergeblich britische Panzer auffuhren, da zeigte sich, wie recht *Bismarck* gehabt hatte, als er erklärte, nichts überwinde altererbte Gegensätze so sicher wie gemeinsame Arbeit an gemeinsamen Zielen. Da wurde hier bewiesen, daß nicht nur ein neues Deutschland, sondern ein neues Europa im Entstehen war.

Wo heute die Großstadt Salzgitter liegt, hatte es im Jahre 1937 nur Wald und Acker und durch Feldwege miteinander verbundene Dörfer wie Lebenstedt oder Watenstedt gegeben. Das erste zählte 520, das zweite 80 Einwohner. Das fruchtbare Dreieck zwischen Goslar, Hildesheim und Braunschweig war damals eine reine Agrarlandschaft, zwischen den bewaldeten Höhen des Harzes (lehnte sich ein weiter Talgrund mit guten Lößböden, auf dem schwerkörniger Weizen und gute Zuckerrüben wuchsen, der aber insgesamt nur 19000 Menschen Lebensmöglichkeiten bot.

1 leute sind es 120 000. Denn in der unteren Kreidezeit dehnte sich hier eine Flach-See, die Salzstöcke und Kali und riesige Mengen Eisenerz hinterließ, Flöze bis zu 11 Metern Mächtigkeit, die fast eineinhalb Kilometer tief unter die Erde reichen, an zahlreichen Stellen aber auch zutage treten. Erz, das die Schwertschmiede schon lange vor Christi Geburt nutzten, das im Industriezeitalter aber als »zu arm« galt, weil es maximal 32% Metall enthält, die Hälfte der schwedischen und zahlreicher Übersee-Erze. »Blumen-erde« wurden die Salzgittererze genannt und nicht einmal festgestellt, wie viel es von ihnen gab.

Aber da sammelte der Studienrat *Franke* in Arnstadt mehr als 3000 verschiedene, mikroskopisch kleine Einzeller, die vor 1 hundert Millionen Jahren in heute längst verschwundenen Meeren lebten. Da studierte Professor Johannes *Veigelt* in Greifswald diese Foraminiferen und Ostracoden, deren Kalkgehäuse je nach Salzgehalt und Wassertiefe verschiedene Formen haben,

und benutzte sie als »Leit-Fossilien«: Mit ihrer Hilfe rekonstruierte er die geologische Vergangenheit unserer Erde, stellte er Alter und Herkunft der verschiedenen Sedimentgesteine fest. Mit Hilfe von Weigeits »Mikro-Paläontologie« kann vorausgesagt werden, wo Erze oder Erdöl zu erwarten sind, so wurden z. B. die Ölschätze des Golfes von Mexiko entdeckt und bei Salzgitter mehr als zwei Millionen Tonnen Eisenerz erbohrt.

Das war so viel, daß es wohl lohnte, Anreicherungsanlagen zu bauen und ein Hüttenwerk zu gründen. Und Paul *Pleiger*, ein Bergmannssohn, der aus kleinsten Anfängen eine Maschinenfabrik von Weltgeltung geschaffen hatte, baute sie gemeinsam mit dem Deutsch-Amerikaner Alexander *Brassert* binnen zwei Jahren: Am 1. Juli 1937 war im Ratskeller von Salzgitter die »AG für Erzbergbau und Eisenhütten Hermann Göring« gegründet worden. Am 20. Oktober 1938 wurde der erste von 32 hier geplanten Hochöfen angeblasen. Da waren drei Tagebaue in vollem Betrieb, die 1942 mehr als 5 Millionen Tonnen Erz gaben. Denn Pleiger und Brassert hatten deutsche Ingenieure aus den USA und Kanada, aus der Sowjetunion und Australien heimgeholt. Sie hatten Amerikaner, Holländer, Luxemburger und Schweden engagiert und sich einen Mitarbeiterstab geschaffen, wie es ihn kein zweitesmal gab. Zwei Tage nach der Firmen Gründung war auf halbem Weg zwischen Dortmund und Berlin ein Gelände von vier zu sieben Kilometern abgesteckt worden. Die Bauern wurden entschädigt, bekamen gleichwertiges Land anderswo. Aber dennoch brach ihnen fast das Herz, als Brasserts Bulldozer und seine Bagger kamen, damals die ersten ihrer Art in Europa. Als quer durch ihre Lieblingsschläge Lokomotiven fauchten und Lastwagenkolonnen ihre Acker zerfuhren, am Rande der Dörfer Barackenstädte entstanden, in denen zeitweilig , 80000 Arbeiter aus 23 Nationen lebten.

Die nivellierte das Gelände auf 90 Meter über dem Meer, bewegte dazu 12 Millionen Kubikmeter Boden allein für die Werksanlagen. Betonviadukte nahmen die Geleise auf, die, fischgrätenförmig von der Hauptlinie ausgehend, zwischen die Hochöfen führten. Da entstand ein 90 Meter breiter und 18 Kilometer langer Stichkanal, der das Werk mit dem Mittellandkanal, so auch mit dem Rhein und der Elbe verband, und ein großer Werkshafen für die 350 km weit von der Ruhr kommenden Kohlenkähne. 50 Kilometer Erzbahnen wurden gebaut, Magnetscheider und riesige Drehrohröfen, die nach neuartigen, bald auch von den USA übernommenen Methoden aus den »armen« Erzen »reiche« machten.

Und das war es: Armes Erz, aber reiches Wissen schuf diese Industrielandschaft. Salzgitter wurde zum Symbol des Denkens in Generationen und nicht nur deutscher, sondern europäischer Schöpferkraft. Denn wie man heute an Sonntagen vor der klar gegliederten Martin-Luther-Kirche von Lebenstedt Holländisch und Französisch und Polnisch sprechen hört, so entstand hier alles durch den Schaffensdrang von Menschen aus zwei Dutzend Nationen: Die größte Kokerei Europas, deren Gas mit dem Gichtgas gemischt bis Hamburg und Berlin gepreßt wurde und die nun auch Hannover, Kassel, Braunschweig und sogar Teile der Ostzone versorgt. Eines der modernsten Kraftwerke des Kontinents und die größte Fabrikhalle der Welt, einen Kilometer lang und 250 Meter breit, in der »in einer Wärme« der Stahl gewalzt wurde.

Diese Halle war im Februar 1950 längst ausgeräumt. Aber am 23., als die britischen Panzer kamen, saßen auf ihrem Boden Hunderte Frauen mit ihren Kindern. Schweigend warteten sie. Sie rührten sich nicht, auch als deutsche Polizei sie mit Gummiknüppeln zu verjagen versuchte. Sie blieben stumm, als englische Offiziere ihnen gut zuredeten. Aber sie wichen nicht. Man schnitt sie von der Außenwelt ab und rechnete mit dem Hunger. Aber Hunger waren diese Frauen und Kinder gewohnt, denn sie waren Angehörige der 1000 Arbeiter, die durch die Demontagen bereits arbeitslos geworden waren, oder der 19000, die noch arbeitslos gemacht werden sollten, Angehörige der Männer, gegen die mehr als 10000 Räumungsklagen wegen unbezahlter Miete liefen.

Und während die Frauen in der Halle saßen, die gesprengt werden sollte, standen die Männer auf den Fundamenten, die auf Befehl der britischen Militärregierung verschwinden sollten. Schweigend harreten sie auch aus, als Truppen zusammengezogen wurden. Und da standen Balten neben Russen und Polen. Schulter an Schulter verteidigten Sudetendeutsche und Tschechen ihre Arbeitsplätze, Flamen und Wallonen. Der ererbte Haß war vergessen. Fester als Blutsbande schloß das gemeinsame Werk diese Menschen zusammen. Nur einen Feind hatten sie: Die Zerstörer.

Kriegsschäden hatte Salzgitter praktisch nicht erlitten. Statt 32 hatten vorerst nur 12 Hochöfen in Betrieb genommen werden können, aber diese waren ebenso intakt wie der riesige Gasometer und das Walzwerk mit acht Durchstoßöfen und acht Spezialstraßen.

Angeblich gab es nur »Zwangsarbeiter« in Salzgitter. Aber als die Amerikaner, die am 10. April 1945 die »Reichswerke« übernahm-

men hatten, mit dem »Repatriieren« begannen, hörten sie zu ihrer Verblüffung, daß über 19000 Ausländer von hier nicht weg wollten. Und ebensowenig die rund 50 000 Deutschen, die aus anderen Gauen zugewandert waren. Bald kamen zu diesem »Grundstock« 30000 Heimatvertriebene hinzu. Denn die Hütte war, wie gesagt, intakt, der Wiederaufbaubedarf Deutschlands enorm. Hier gab es eigenes Erz, konnte ohne die vorerst verbotene Einfuhr produziert werden. Nie noch waren Schienen und Wagons und alles erdenklich andere so dringend benötigt worden wie jetzt, und so mußte es hier Arbeit in Hülle und Fülle geben. Und hatte der amerikanische Staatsbürger Brassert nicht als Zeuge im Nürnberger Prozeß beschworen, daß die englische Regierung mit dem Bau der »Reichswerke« ausdrücklich einverstanden war? Alexander Brassert aus Chicago hatte auch das englische Hüttenwerk Corby gebaut, das die »armen« Erze Englands nutzt. Und er beschwor nun auch, daß »Salzgitter als Rüstungswerk weder gebaut noch betrieben« wurde.

Aber die Walzwerkseinrichtungen gingen nach England, Frankreich und in die Sowjetunion. Hundert Prozent der Stahlkapazität wurden »demontiert« und 7 % der Roheisenkapazität, und während Arbeitslose auf den Gasometer von Watenstedt kletterten, der ebenfalls der größte der Welt war, und da mit Riesenbuchstaben »Diese Demontagen sind ein Verbrechen gegen die Menschlichkeit« malten, legten englische Pioniere Sprengladungen, denn x sollte »die Zone Salzgitter endgültig entmilitarisiert« werden. Nun sollten auch die Fundamente verschwinden und die Halle, in der inzwischen drei Nachkriegs-Betriebe mit 4000 Leuten Unterkunft fanden.

Das verhinderten, wie gesagt, die Arbeiter mit ihren Frauen und Kindern. Und ebenso die britischen Panzerbesatzungen, die dem Feuerbefehl nicht nachkamen. Genug blieb so erhalten, daß Salzgitter bereits Ende 1957 wieder 26 000 Leute beschäftigen konnte, hier 6 Millionen Tonnen Erz gefördert, je eine Million Tonnen Roheisen und Rohstahl erzeugt und über zwei Milliarden Mark umgesetzt wurden. Heute hat die in Bundesbesitz befindliche⁴ Salzgitter AG 24 Tochtergesellschaften. Da baut die Salz Industriebau AG z. B. Zuckerfabriken in der Türkei, einen } in San Salvador, eine Erzaufbereitungsanlage in Ägypten, Staudamm in Indien, Kraftwerke im Irak. Da bauen die Salzgitter-Konzern gehörenden Linke-Hofmann-Busch-W wie einst in Breslau, Waggonen für die ganze Welt. Da ist »Güterverwaltung Salzgitter« der größte Landwirt der Gegend und da gehören die 480 Höfe, die es heute im »Stadt«-Gebiet

Salzgitter gibt, zu den am stärksten mechanisierten und modernsten Deutschlands.

Schon 1950 aber war Salzgitter der eindeutigste Beweis dafür, daß Deutschland auf neue Art »erwacht«, daß aber auch Europa - und daß zahlreiche Führende in den Siegerstaaten »erwacht« waren. Die Selbsthilfe der deutschen Arbeiter wäre nicht möglich gewesen, wenn sich nicht überall das »Klima« geändert und langsam die Vernunft die Oberhand über den blinden Haß erhalten hätte. Die Demontage war eine indirekte Hilfe für Deutschland gewesen, denn sie schuf die Einheitsfront der Arbeiter und Unternehmer, die sich schließlich als weit wertvoller erwies als die zerstörten Werke. Aber es gab auch unmittelbare Hilfe, die wir nicht vergessen wollen. Da gab es in den ärgsten Hungerjahren die CARE-Pakete. Und wenn Volksdeutsche wie Reichsdeutsche ausdrücklich von jeder UNRRA-Hilfe und von jeder Hilfe der IRO, der »International Refugee Organization« der Vereinten Nationen, ausgenommen waren, so gab es Dutzende privater Hilfsorganisationen für sie, siegten Menschlichkeit und Mitgefühl immer wieder über die »Staatsräson« der Sieger. Und wichtiger noch als die Menschenliebe wurde die Wahrheitsliebe einzelner Amerikaner und Engländer, die die um Deutschland errichteten Gettomauern niederrissen, ihren eigenen Völkern zeigten, was in Deutschland vorging, und so schließlich eine Änderung der Deutschland- und der Demontagopolitik zustande brachten. Die nüchterne Zweckmäßigkeit, zugleich aber Gerechtigkeit predigten und so der Wiederaufnahme Deutschlands in die Völkergemeinschaft den Weg bahnten.

19 Vernunft und Menschlichkeit setzen sich durch

WILLENTLICHE DEUTSCHLAND-HILFEN DER SIEGER

Weihnachten 1947 steht vor der Tür. Gus *Schultz* in Milwaukee denkt an seinen Vetter Johann Schmidt in Stuttgart und fragt sich, ob der wohl noch lebt. Und wenn ja, muß es ihm dreckig gehen wie allen Deutschen. Gus geht es gut. Er will auch gerne etwas für die deutschen Verwandten tun. Aber wie? Das Paket, das er vorigen Winter zu schicken versuchte, wurde nicht angenommen, denn der Postverkehr klappte noch nicht, und wie sollten Pakete zugestellt werden, wenn Millionen Adressen nicht mehr stimmten? Gus redet mit einem Freund über seinen Vetter, und der sagt: »Warum gehst Du nicht zu CARE?«

CARE ist die »Cooperative for American Remittances to Europe, inc.« und die hat auch in Milwaukee ein Büro. Da ist das »Standard-Nahrungsmittelpaket« ausgestellt, Inhalt 43000 Kalorien oder ein paar Wochen lang drei Mahlzeiten täglich für den Vetter in Stuttgart. Aber da gibt es auch Strickwolle, einen gutaussehenden Kleiderstoff mit Futter, Zwirn, Knöpfen und Nähnadeln dazu, da gibt es Babynahrung und alles mögliche andere. Mr. Schultz schreibt Namen und Adresse auf, zahlt 20 \$ und hat fünf Wochen später die Original-Empfangsbestätigung seines überglücklichen Verwandten in Händen.

Und wie er nun fast 50000 Amerikaner täglich: 1946-48 kommen rund 220 000 Tonnen Geschenk-Pakete nach Deutschland, die einen Wert von 270 Millionen \$ haben, von denen 85%, aus den USA stammen und von denen wiederum CARE die meisten in die i lände der Empfänger gelangen läßt. Denn CARE vereint Gutestun mit äußerster »Efficiency«, liefert allein im Jahre 1947 über 4 Millionen Pakete mit « Millionen Kilo Nahrung aus und versorgt zweieinhalb Millionen Familien mit warmer Kleidung. Wie Gus Schultz war es vielen Amerikanern gegangen: Sie wollten gerne ihren europäischen Verwandten und Freunden helfen, aber es gab keinen Weg. Zwar erboten sich Hunderte über Nacht entstandene Firmen zu tun, was die Post sich zu tun weigerte - aber bald zeigte sich, daß die die Pakete nie absandten. Das sollten angeblich deren Schweizer Korrespondenten tun. Aber allein in Basel liefen im Oktober 1947 (einem Nationalratsbericht zufolge) über 1500 Strafklagen gegen Paketversandfirmen, die keinerlei

praktische Möglichkeit hatten, die Wünsche ihrer Kunden zu erfüllen. Da gab es natürlich auch ehrlich Hilfwillige. Aber deren Pakete wurden meist unterwegs gestohlen.

Auf Initiative des Präsidenten der USA war deshalb der »War Relief Control Board« gegründet worden, dem alle nennenswerten Wohltätigkeitsorganisationen angehörten, das American Friends Service Committee der Quäker, die schon nach dem Ersten Weltkrieg Millionen Menschen halfen, ebenso wie die Hilfseinrichtungen der Gewerkschaften, der verschiedenen Glaubensgemeinschaften und Friedensgesellschaften. Diese Dachorganisation nun schuf die CARE-Genossenschaft. Die Vereine spendeten zwischen 200 und 15000 \$, und so konnte im November 1945 im District of Columbia CARE mit 665 000 \$ Kapital ins Handelsregister eingetragen werden. Die Behörden sagten ihre Unterstützung zu. Nun mußten die Waren gefunden werden, die man nach Europa senden wollte. Auch in den USA war damals alles knapp. Aber in Ogden in Utah lagerten Armee-Rationen, die für die Invasion in Japan bestimmt gewesen waren, Packungen von je 30 überreichlichen Mahlzeiten, ergänzt durch Kaffee, Schokolade, Zigaretten. CARE bekam 2 Millionen dieser Rationen weit unter den Gestehungskosten und bot sie für je x \$ mit der Garantie an, die Pakete den Beschenkten persönlich übergeben zu lassen. Und bevor diese Garantie gegeben werden konnte, mußten unvorstellbare Widerstände überwunden werden, denn die Paragrafen-Reiterei blühte in den Ruinen wie nie zuvor, und CARE brauchte Bewegungsfreiheit für seine Vertreter, Transportmittel, Lagerräume und Polizeischutz, und die verschiedenen Staaten mußten auf die Zollerhebung verzichten, denn Zoll hätten die Beschenkten kaum je bezahlen können. Aber als erster CARE-Vertrag kam im März 1946 der mit Frankreich zustande. Im Sommer des gleichen Jahres folgten die amerikanische und britische Zone Deutschlands, Österreich und Italien, Griechenland und Polen, Belgien, die Niederlande, Finnland und die Tschechoslowakei. Schließlich konnte CARE vierzehn Länder beliefern - nur mit der deutschen Ostzone kam es zu keiner Übereinkunft.

Vorausgesetzt, daß es die entsprechenden Aufträge bekam, und die beschränkten sich zuerst auf etwa 600 täglich. CARE setzte deshalb den Preis der Pakete auf 10 \$ herab, und im Oktober 1946 war man so bei etwa 5000 Bestellungen täglich angelangt. Aber nun kostete auch die Werbung fast 100 000 \$ monatlich, und für die Verwaltung mußten 1,60 \$ pro Paket aufgewendet werden. Erst als der Quäker Paul Comly French zum geschäftsführenden Direktor gemacht wurde, kam Schwung in die Sache.

French richtete ein Büro in Zürich ein und machte einen einzigen Mann für die gesamte Europa-Arbeit verantwortlich. Er gab kein Geld mehr für Anzeigen aus, sondern sorgte für so interessante Bilder und Berichte, daß die Zeitungen sie gratis druckten. Er ließ von Remington-Rand eine hypermoderne Lochkarten-Buchhaltung aufbauen und wandte vom Verpacken bis zum Anbordbringen der Pakete Fließbandmethoden an. Er gründete 15 Büros in den Bundesstaaten mit den meisten Einwanderern und bot den Spendern statt eines Pakettyps zehn verschiedene an. French brachte binnen zwölf Monaten die Auslieferungen auf 20 000 täglich, und schließlich vermochte seine Organisation bis zu 50 000 Pakete täglich zu bewältigen, achtzehn Millionen Pakete jährlich.

Die Bestellung von Gus Schultz z. B. war aus Milwaukee mit Luftpost in die New Yorker CARE-Zentrale gegangen und da zu einem weißhaarigen Deutschen, der einmal Oberlandesgerichtsrat gewesen war. »504 Immemhofer Straße« schien ihm ein Irrtum. Er sah auf einem Stadtplan von Stuttgart nach und schließlich in einem Telefonbuch. Natürlich mußte es Nr. 54 lauten. Luftpost-Order nach Frankfurt. Weitergabe durch Kurier nach Stuttgart. Persönlicher Besuch beim Beschenkten, der dann selber seine zwei Pakete holte und nach Prüfung des Inhalts den Empfang bestätigte. Eine Photokopie dieser Bestätigung blieb in New York, das Original bekam Gus Schultz.

Lange bevor der seinen Auftrag gab, lagen die Pakete schon in den europäischen Warenhäusern der Organisation: Ständig gab es da einen Vorrat von etwa 600 000 Nahrungs- und 50000 Textilpaketen. Von der Mack Warehouse Corporation in Philadelphia zusammengestellt, waren sie - meist in Bremen - vom »German Central Committee« in Empfang genommen worden, der Dachorganisation aller in Deutschland tätigen amerikanischen Wohltätigkeitsvereine, die für die Transportsicherheit in Europa einstand, dafür jedes 20. Paket für ihre eigenen Zwecke bekam.

Etwa acht Zehntel aller CARE-Pakete waren 1947 individuelle Spenden von Verwandten oder Freunden Notleidender. Der Rest aber wurde unpersönlich verschenkt, wurde an »bedürftige Geistliche«, an »Familien mit mehr als vier Kindern« oder an »ehemalige Postangestellte« verteilt, je nachdem, was ein Brieftaubenzüchterverein in Cincinnati oder ein Frauen-Club in Nebraska wünschte. CARE war strikt kommerziell aufgebaut, arbeitete aber ohne Gewinn und konnte so aus seinen Überschüssen zu Weihnachten 1946 auch selber 50000 Pakete an Krankenhäuser verschenken. Die Genossenschaft hatte damals schon Aktiven

von 13 Millionen \$, und ein Paket, das CARE für i \$ auslieferte, kostete einen individuellen Spender mindestens 15,30 \$. Was allerdings nicht hinderte, daß 1947 auch außerhalb CARE 27 Millionen Geschenkpakete aus den USA nach Europa gingen. Und daß die private Hilfe, die 1945-47 von da aus in die Welt ging, fast zwei Milliarden Dollar oder ebensoviel wie die gesamte US-Regierungshilfe erreichte. Viele Deutsche bekamen mehrere solcher Pakete, unzählige keine. Aber entscheidend war, daß geholfen wurde, und das war nach den Jahren der Haß-Propaganda keineswegs selbstverständlich. Die menschliche Güte hatte es oft sehr schwer, sich gegen die Staatsrason und gegen die Vorurteile durchzusetzen, die es nicht selten in der eigenen Familie gab. Da waren z. B. in die Schweiz Kinderzüge aus Rouen und Dünkirchen, aus Marseille und Paris und Belfort, Mülhausen und dem Ossola-Tal gekommen, dann aus holländischen und norditalienischen Städten, und schließlich kam am 14. Juli 1946 auch der erste Kinderzug aus der britischen Zone Deutschlands, aus Hamburg, in Zürich an. Die »Neue Zürcher Zeitung« berichtete am Tag darauf über diesen Transport: »Auf unsere Frage bei der Zürcher Sektion des Schweizerischen Roten Kreuzes, Kinderhilfe, erhalten wir die Auskunft, daß die Freiplätze für deutsche Kinder nur spärlich tröpfeln. Kein Vergleich mit den offenen Armen, die die Wiener Kinder finden! Es ist ja nun in den letzten Jahren immer so gewesen, daß die Kinderhilfe gerade in der Ferienzeit es schwer hatte, ihre kleinen Gäste zu plazieren. Aber hier liegen andere Gründe vor. Vielleicht möchte manch eine Schweizer Frau ja sagen zu so einem flachsblonden Kind, aber der Schweizer Mann hat seine Bedenken, und es sind Bedenken, die man nicht ohne weiteres niederringen kann. Gut wäre, es hätten viele Mütter heute diese kleinen Hamburger gesehen, die genauso verschüchtert und dünn und müde über den Bahnsteig trippelten wie die ungezählten Kinderscharen, die wir schon da trippeln sahen. Können Mütter denn anders, als einem Kind gegenüber die Arme auf tun, wenn es mit schlaffem Rucksäcklein von weither kommend plötzlich in unserer Bahnhofshalle steht? Fragen denn Mütter: Wo kommst du her? - Ach nein, sie fragen nur: Hast du Hunger? Es ging nicht von einem Tag auf den andern, aber schließ, setzten sich die Mütter gegen die Unerbittlichen durch, die derten, die Deutschen sollten büßen, auch ihre Kinder. Schon Winter 1945-46 konnten die deutschen Wohlfahrtsverbä i 60 000 Tonnen aus dem Ausland stammende Lebensmittel teilen. In den ersten drei Nachkriegsjahren ernährte das F

Kreuz 120000 Kinder aus Auslands-Spenden, wurden 130 Millionen Portionen Essen verteilt. Bis Mitte 1950 erhielten insgesamt mehr als 5 Millionen deutsche Kinder und Jugendliche zusätzliche Mahlzeiten, für die monatlich rund 10 000 Tonnen Lebensmittel im Wert von 15 Millionen \$ verwendet wurden.

Im Winter 1947 hatten 35 private Hilfsorganisationen mehr als 1200 ihrer Freiwilligen in Deutschland, und allein in der Britischen Zone bemühten sich rund 700 Männer und Frauen, die Not zu lindern. Vertreter des Johanniter-Ordens wie der Heilsarmee, des Roten Kreuzes wie von zwei Dutzend anderen Organisationen suchten hier zu beweisen, daß die Menschlichkeit schließlich doch stärker als aller Haß war, und diese Hilfe nahm alle erdenklichen Formen an.

Da war z. B. alles Penicillin, das es gab, zur Bekämpfung von Geschlechtskrankheiten zurückbehalten worden, bekamen es - »zum Selbstschutz der britischen Armee« - praktisch nur Huren. Das englische Rote Kreuz erkannte den Zynismus dieser Politik, veranlaßte die freiwilligen Hilfsgesellschaften, 600 Millionen Einheiten Penicillin zu spenden, und richtete in Vlotho eine Verteilungsstelle ein, durch die vor allem zahllose an Lungenentzündung Erkrankte gerettet werden konnten.

Da gab es die »Operation Scattergrain«: Der Friends Relief Service kaufte 30 Tonnen Gemüsesaat in England, erreichte, daß die RAF sie in die Zone flog, und verteilte sie hier rechtzeitig zur Frühjahrsaussaat 1947.

Da entdeckte ein Rotkreuz-Helfer, daß eine Bananen-Diät Wunder bei sterbenden Kleinkindern wirkte: 17 Tonnen getrocknete Bananen wurden aufgetrieben und wiederum zahllose Leben gerettet.

Rein statistisch gesehen, war all diese Hilfe ein Tropfen auf einen heißen Stein: 700 Helfer für 23 Millionen Menschen; Schulspeisungen für 200 000 Kinder, wenn zwei Millionen schwer unterernährt waren - aber was mehr als alles andere zählte, war der gute Wille der Helfer, der die Deutschen erkennen ließ, daß ihre Verfemung nicht allgemein war und daß es auch in den Siegerländern Menschen gab, für die Humanität kein leeres Wort war, Menschen, die wie der Londoner jüdische Verleger Victor Gollanc dachten, der im Juni 1947 sagte: »Die Achtung vor der Menschenwürde des andern ist heute überall bedroht. Dies, und nicht die Atombombe, ist die schlimmste Gefahr unserer Kultur... Wählt die Menschheit Gier, Haß und nationalen Eigennutz, dann wird sie mit oder ohne Atombombe im Untermenschentum enden. .

Gollancz gehörte nicht zum »vergeistigten« Typ der Helfer, war groß, kräftig, seine Sprache knapp und phrasenlos. Er baute eine große Buchgemeinschaft auf, hatte Erfolg im Geschäft und war auch in seinen humanitären Bestrebungen stets ein Praktiker. Noch bevor der Krieg 1945 zu Ende ging, gab er unter dem Titel »Above all Nations« - »über allen Nationen« - eine Sammlung von Zeitungsberichten über Taten der Ritterlichkeit und der Menschlichkeit während des Krieges heraus und bewies damit, daß nirgends Rachsucht und Vergeltungsdrang die Humanität völlig zu ersticken vermocht hatten. Er nannte sich »ein Jude, der sich zur Ethik des Christentums bekennt«. War ein leidenschaftlicher »Anti-Faschist«, forderte aber auch von den Alliierten, die Ideale, für die sie angeblich kämpften, praktisch anzuwenden, und berief z. B. Massenversammlungen ein, um gegen die Potsdamer Legalisierung der Deutschen-Vertreibungen zu protestieren. Er wurde nicht müde, Briefe, die meist auch Lord *Russell* und Gilbert *Murray* mitunterzeichneten, an die Londoner »Times« zu senden und konkrete Forderungen einer vernünftigen Deutschland-Politik zu stellen. Diese Briefe enthielten niemals Redensarten, stets überzeugende Zahlen und unbestreitbare Tatsachen. Gollancz forderte so lange die Erlaubnis zum Senden privater Lebensmittelpakete nach Deutschland, bis die Bürokratie nachgab. Er reiste im Herbst 1946 selber für sechs Wochen in die Westzonen, und seine Berichte rüttelten Unzählige auf. 1947 erschienen sie, mit Photos des Grauens illustriert, unter dem Titel »In Darkest Germany« als Buch.

Als so mehr und mehr Engländer und Amerikaner erfuhren, was in Deutschland vorging, da regte sich aber auch ihr Gewissen, und da begann vernünftiges Denken den blinden Haß zu verdrängen. Daß z. B. in Deutschland wild demontiert wurde, hatten nur die Deutschen gewußt, und auch da meist nur die unmittelbar Betroffenen, denn in den großen Besatzer-Zeitungen war von Demontagen sowenig zu lesen wie vom Hunger. Das Ausland aber hörte erst recht nur, was es hören sollte: Nur jene Journalisten bekamen Einreise-Erlaubnisse, auf die man sich »hundertprozentig verlassen« konnte. Was über die Demontagen ins Ausland drang, war lange nichts oder nichtssagend - oder offen verfälscht: Lediglich reine Rüstungswerke wurden angeblich vernichtet, und darüber konnte sich jeder aufrichtige Friedensfreund ja nur freuen. Selbst der amerikanische Kongreß erhielt erst nach vier energischen Interpellationen im November 1947 eine Liste der zu demontierenden deutschen Werke, aber ohne Produktions- und Belegschaftszahlen, ohne Angabe dessen, was sie herstellten und

welches Kapital in ihnen investiert war. Und auch diese Liste zählte nur die in der US-Zone zu demontierenden Werke auf; selbst Senatoren, die unmittelbar mit der Europa-Hilfe zu tun hatten, vermochten sich keine Listen über die Demontagen in der britischen und der französischen Zone zu verschaffen, erst Ende 1948, dreieinhalb Jahre nach Kriegsende, lagen die dem Außenpolitischen Ausschuß des Repräsentantenhauses vor. Und der Zweck der Geheimhaltung wurde nun sofort offenbar: Von den 918 deutschen Werken, die verschwinden sollten, standen 668 in keinerlei Beziehung zum »Rüstungspotential«.

Wenn aber selbst die Gesetzgeber der USA das erst so spät erfuhren, wie sollte es da das Publikum wissen? - »Seit der Kapitulation ist die Berichterstattung aus Deutschland unzulänglich. Sie ist dermaßen gefärbt durch anti-deutsche Vorurteile und Ignoranz, (laß die amerikanische Öffentlichkeit auch heute noch den wahren Sachverhalt nicht kennt und die Folgen unserer Deutschlandpolitik nicht ahnt... Da die Deutschen..., auf den Status einer Kolonialbevölkerung herabgedrückt wurden..., scheint es mir (I) Pflicht jedes Menschen guten Willens und von vorurteilslosem Geist zu sein, sich ihrer Sache anzunehmen. . .« Das schrieb die in England geborene Amerikanerin Freda *Utley* im Juni 1949 in ihrem Buch »The High Cost of Vengeance« - »Die kostspielige Rache« - und dieses Buch wurde sozusagen der letzte Tropfen, (1) r einen schon vollen Krug zum Überlaufen brachte. Freda Utley schrieb: »Die Tragik der Geschichte liegt darin, daß man die Deutschen, wann immer sie wirklich den Frieden wollten, mit Fußtritten traktierte . . .« Sie schrieb: »Das Bestreben der Briten ist es, Deutschlands Konkurrenz auf den Weltmärkten ein für allemal auszuschalten . . ., das »Sicherheits«-Gerade ein Vorwand, weiter nichts . . .« Sie füllte 310 Buchseiten mit konkreten Tatsachen und schloß: »Die Deutschland-Politik der Vereinigten Staaten . . . ist nicht nur über alle Maßen kostspielig. . ., sondern (Ich widersinnig und dumm..., eine Politik, die in ihrer Endwirkung die Deutschen an die Seite Sowjetrußlands treiben muß. Rachedurst und Konkurrenzneid pflastern den Weg für eine kommunistische Eroberung der Welt . . .«

Und das merkten nun mehr und mehr führende Amerikaner. Da waren Ingenieure wie George W. *Malone*, der durch seine Dammbauten und Bewässerungswerke berühmt geworden war und seit 1947 Nevada im Senat vertrat und der Joan *Crane* nach Europa reiste, um ein ungeschminktes Bild der Demontagen zu erhalten. (1) Ja war vor allem der Ex-Präsident Herbert *Hoover*, ebenfalls ein großer Ingenieur, der drei Wirtschaftsmissionen leitete, die Präsi-

dent Truman über Europa zu berichten hatten, und der am 23. März 1947 feststellte: »Europas Produktivität kann nicht wiederhergestellt werden, solange Deutschland nicht wiederaufgerichtet wird... Und es darf weder eine Abtrennung der Ruhr oder des Rheinlandes von Deutschland noch ein gesondertes Regime für diese Gebiete geben . . . , weil sie das Herz der deutschen Industriewirtschaft sind . . .«

Hoover hatte bereits am 30. September 1946 in Salt Lake City erklärt: »Die Zerstückelung Deutschlands und der Versuch, das deutsche Volk in Armut zu halten, müssen zu einem neuen Weltunglück führen. . .«

Und Hoover schrieb das Vorwort zu der im Dezember 1947 in New York erschienenen Broschüre »Destruction at our Expense« - »Zerstörung auf unsere Kosten« - und sagte da: »Während die Welt nach Industriegütern schreit und an deren Mangel zugrunde zu gehen droht, verfolgen wir eine Politik der Zerstörung des gigantischen Produktionsapparates der Westzonen Deutschlands. Und diese Demontage bedeutet: weniger an lebenswichtigen Gütern für Europa, weitere Verzögerung im Wiederaufbau der Welt und schwerere Lasten für den amerikanischen Steuerzahler! Ich kann nur wiederholen, was ich vor 10 Monaten in meinem Deutschlandbericht schrieb: »Der Abtransport und die Zerstörung von Industrieanlagen (außer Rüstungswerken) sollten aufhören. . . Wir können Deutschland wirtschaftlich in Ketten halten, aber dann wird es auch Europa in Lumpen halten.«

Herausgegeben wurde diese Kampfschrift von der »Common Cause Inc.«, einer Vereinigung von Amerikanern, die für »ein freies und geeintes Europa« arbeiteten und der u. a. Dorothy Thompson, William Henry Chamberlain, Louis Lochner und viele andere angehörten, die keineswegs »Nazi-Freunde« waren, die aber für Vernunft und Gerechtigkeit eintraten. Verfasser der Schrift waren Christopher Emmet und Fritz Baade. Emmet war Sekretär des »Christlichen Komitees zum Boykott Nazi-Deutschlands« gewesen und hatte auch sonst eine führende Rolle im Kampf gegen den Nationalsozialismus gespielt, aber der Nachkriegs-Wahnsinn und vor allem die Nachkriegs-Heuchelei empörten ihn zutiefst. Fritz Baade aber, der heute das Forschungsinstitut für Wirtschaftsfragen der Entwicklungsländer in Bonn leitet, als SPD-Abgeordneter im Bundestag sitzt und 1948 Chef des Kieler Weltwirtschafts-Instituts wurde, kämpfte nicht nur als Deutscher für Vernunft, sondern sah vor allem auch den weltwirtschaftlichen Widersinn der alliierten Deutschland-Politik.

1893 in Neuruppin geboren, hatte Baade sein Abitur im berühmten

»Schulpforta« gemacht, in Göttingen klassische Philologie, in Berlin und Heidelberg Kunstgeschichte, Literatur und schließlich Theologie und erst viel später Nationalökonomie studiert. Als Freiwilliger im Ersten Weltkrieg erlebte Baade dessen Ende im Ruhrrevier und wurde im November 1918 als Unteroffizier Vorsitzter des Arbeiter- und Soldatenrates von Essen und im Jahr darauf Stadtverordneter. In einem Flugblatt, das er damals herausgab, heißt es: »Unserem ganzen Volk geht es wie dem einzelnen kleinen Geschäftsmann, der aus dem Krieg zurückkehrt und sein Geschäft neu aufbauen muß. Unser Land steht vor einem ungeheuren wirtschaftlichen Trümmerhaufen, und nur ernste Arbeit und gewissenhafte Selbstzucht können es aus dem Elend hinausführen. Welcher Organisation oder welcher politischen Gruppe ihr angehört, ist uns gleich. . . , denn alle gemeinsam müssen wir uns herausarbeiten und hindurch durch diese schwere Zeit . . .«

Nach dem Zweiten Weltkrieg galt das gleiche. Baade hatte als SPD-Reichstagsabgeordneter seit 1933 in Deutschland keine Wirkungsmöglichkeit mehr gehabt, war 1935-46 als Wirtschaftsberater in der Türkei tätig und verdiente da netto 600 \$ monatlich. Er sparte und konnte so, als die Alliierten ihn nach Kriegsende nicht nach Deutschland ließen, in die USA gehen und dort für eine Änderung der Demontage-Politik wirken. Joan Crane (nach der heute eine Sozialstiftung der August-Thyssen-Hütte benannt ist) erzählt, wie Fritz Baade zu ihr kam, als sie für Senator Malone arbeitete, und wie ihr dann auch der frühere Reichsverkehrsminister im Kabinett Brüning, Dr. G. R. Treviranus, Material brachte und sie schließlich zu einer Deutschlandreise einlud, die entscheidend zum Demontage-Stopp beitrug.

1)ieses Material war hieb- und stichfest. Die Argumente Treviranus' wie die Professor Baades waren sachlich. Auch die erwähnte Broschüre »Zerstörung auf unsere Kosten« war kein politisches Pamphlet, sondern eine nüchterne Tatsachensammlung, und so druckte im Juli 1948 z. B. auch »Readers Digest«, die mit damals 1 Million Auflage am weitesten verbreitete Zeitschrift der Welt, Auszüge ab, und da stellte O. K. Armstrong fest: ». . . Das moralisch ungerechte, ökonomisch unkluge und politisch katastrophale Demontageprogramm hätte von Staatsmännern, die wachsam die Interessen des amerikanischen Volkes schützen, schon längst aufgegeben werden sollen. Wir werden lange Jahre brauchen, um den Schaden, der von dieser Rachepolitik angerichtet worden ist, zu reparieren. Aber der Kongreß. . . kann wenigstens jetzt den Zerstörungen ein Ende machen.«

Und das geschah schließlich denn auch, der Kongreß hatte es

satt bekommen, hinters Licht geführt zu werden, und eigene Untersuchungskommissionen nach Europa gesandt: im Juni 1947 eine unter Vorsitz von William Averell *Harriman*, dem Sohn des amerikanischen Eisenbahnkönigs. Wie Hoover erklärte auch Harriman, ohne Deutschland werde Europa nie hochkommen; Deutschlands Ausschaltung sei mit der Halbierung der amerikanischen Industrieproduktion gleichzusetzen. Dem Bericht der Harriman-Kommission folgte am 13. November 1947 der der Abordnung, die Christian Archibald *Herter* führte, ein typischer »Neu-England-Patrizier«, der zu den intimsten Mitarbeitern I-loo-vers gehörte und später Außenminister der USA wurde, der bereits 1919 den Wahnsinn von Versailles erkannte und der nun auf den Wahnsinn hinwies, Deutschlands Ammoniakwerke zu demontieren, durch die die Getreideernten Europas um 8 Millionen Tonnen größer sein könnten, als sie es waren. Außerdem rechnete Herter dem Kongreß vor, daß durch die deutschen Demontagen der dringendste Stahlbedarf der OEEC-Länder nur durch Importe von mindestens 5 Millionen Tonnen aus den USA gedeckt werden konnte. »Ein ungeheures Defizit, das den Stahlverbrauchern in den USA aufzuerlegen wäre.« Er zeigte den Wahnsinn, der darin bestand, deutsche Röhrenwalzwerke zu zerstören, während auch in den USA selber Mangel an Rohren herrschte und dadurch die Erdölförderung gehemmt und der Bau wichtiger Erdgasleitungen unmöglich gemacht wurde. Dieser »Herter-Bericht« war entscheidend für die Annahme des Marshall-Planes durch den Kongreß, er ließ aber auch amerikanische Gewerkschaftsführer wie Walther P. *Reuther* erkennen, daß ihre eigenen Interessen durch die alliierte Deutschlandpolitik tangiert wurden. Die mäßigten nun ihren »Anti-Faschismus«, und Reuther schrieb am 10. Mai 1949 an Präsident Truman: »Die deutschen Demontagen . . . steigern die Stahlknappheit in der Welt und erlegen unserer ungenügenden inländischen Stahlversorgung eine zusätzliche Bürde auf. Diese Zerstörungen. . . bringen die Arbeiter der amerikanischen Autoindustrie und anderer Stahl verarbeitenden Industrien um die Möglichkeit voller und regelmäßiger Beschäftigung . . .« All diese Feststellungen wurden natürlich von den Morgenthau-Leuten nicht unwidersprochen hingenommen, intensiver denn je trieb man Haßpropaganda gegen Deutschland, und wie z. B. der »Manchester Guardian« noch im Winter 1949 »Erfüllung der ursprünglichen Demontagepläne bis zum letzten Buchstaben« forderte, so legte Theodore H. *W'hiti* in der Oktobernummer 1949 der New Yorker »UN-World« auf vier Seiten dar, daß »ein Ring des Hasses um Deutschland« gelegt

bleiben müsse, suchte er Belgier, Holländer und Franzosen gegen die Deutschen, ganz Amerika gegen Europa zu hetzen. Immer wieder behauptete diese Zeitschrift, Deutschland werde früher oder später doch an der Seite Rußlands kämpfen, jede Demontage-Verringerung und jede Deutschlandhilfe überhaupt stärke nur einen potentiellen Todfeind.

Aber das wirkte nun nicht mehr. Denn Washington wie London waren ja nun bereits dabei, Deutschland als »Bollwerk gegen den Bolschewismus« aufzubauen. Schon vom 21. Juni 1948 bis zum 12. Mai 1949 hatte es die sowjetische Berlinblockade gegeben und als Reaktion darauf die »Luftbrücke«, die die amerikanischen Steuerzahler fast 700 000 \$ täglich kostete. Und diese Blockade erwies, daß der Zerfall der Kriegsallianz »irreparabel« geworden war. Diese weltpolitische Umgruppierung hatte den Kongreß veranlaßt, eigene Berichterstatte nach Europa zu entsenden, und die erst ermöglichten es denen, die Vernunft predigten, sich durchzusetzen.

Deutschland verdankt seinen Wiederaufstieg weitgehend ungewollter fremder Hilfe: den alliierten Bombern, die statt seiner Industrie die Städte Deutschlands zerstörten. Den Vertriebenen und Flüchtlingen, die das deutsche »Armenhaus« nicht reif für den Bolschewismus machten, sondern die stärksten Abwehrkräfte gegen den Bolschewismus stellten und zugleich das deutsche Arbeitskraftpotential entscheidend vergrößerten. Und der Demontage, die nicht nur Deutschland zwang, moderner als alle andern zu werden, sondern die auch Arbeiter und Unternehmer fest zusammenhalten ließ und die deutsche Marktwirtschaft ermöglichte. Die entscheidende Fremdhilfe war also ungewollt und indirekt. Aber es gab, wie gesagt, auch unmittelbare, willentliche Hilfe, und die erfolgte schließlich nicht nur aus mitmenschlichen Motiven, sondern weil Deutschland als Verbündeter gegen die Sowjetunion gebraucht wurde. Und so danken wir unsere heutige Blüte im Grunde der Atombombe. Denn diese war ja die Hauptursache des raschen Verfalls der Allianz zwischen Walistreet und Moskau.

20 Die Feind-Allianz zerfällt

Die führenden Militär-Geschichtsschreiber sind sich heute darin einig: Alleine hätten nicht die Anglo-Amerikaner und alleine hätten nicht die Russen Deutschland niederzuringen vermocht. Nur »die widernatürliche Allianz« zwischen Wallstreet und Moskau (wie Oberst Lindbergh sie nannte) erzwang die bedingungslose Kapitulation des Dritten Reiches.

Und noch viel eindeutiger steht fest: Nur der Zerfall dieser Allianz bot Deutschland eine neue Lebenschance. Leitete die Entwicklung ein, die schließlich dem Ölmagnaten und US-Botschafter in Bonn, George *McGhee*, am 16. Juli 1964 die Feststellung ermöglichte: »Die Bundesrepublik ist heute die zweitstärkste Nation der freien Welt.« Und ihn fortfahren ließ: »Soll der weltweite Kampf gegen den Kommunismus zum Erfolg führen, wird diese große Stärke gebraucht - nicht nur zum Schutz der Grenzen Deutschlands, sondern überall dort, wo die Freiheit in Gefahr ist.«

Vor dem Zweiten Weltkrieg war es Deutschland, das die »Freiheit« bedrohte, und so versuchte der damalige britische Außenminister Anthony *Eden* schon am 27. März 1935 in Moskau ein Bündnis mit *Stalin* zustande zu bringen. Aber der war nicht interessiert. Ließ im Februar 1939 auch eine britische Handelsmission unverrichteterdinge heimkehren und nahm nur an einer einzigen Besprechung mit der britisch-französischen Militärmission teil, die im August 1939 einen Militärpakt abzuschließen trachtete. Da fragte er General *Donmenec*: »Wie viele Divisionen kann Frankreich gegen Deutschland mobilisieren?« Der General antwortete: »Etwa hundert.« - »Wie viele schickt England ins Feld?« wollte Stalin wissen. Und Lord *Gort*, der wenig später den Rückzug von Dünkirchen leitete, mußte antworten: »Zwei . . . und später noch zwei. . . < - »So«, sagte Stalin, »zwei und noch zwei 1 Und wie viele sollen wir aufstellen, wenn es zum Krieg mit Deutschland kommt?« Lord Gort war kreidebleich geworden, und seine Stimme zitterte, als er sagte: »Dreihundert . . .« Stalin stand schweigend auf und verließ den Raum. Am 19. August 1939 teilte er dem Politbüro mit, daß er einen Freundschaftspakt mit Deutschland schließe, und bat Graf von der *Schulenburg*, Außenminister *Ribbentrop* nach Moskau einzuladen. Drei Tage später war der

Pakt perfekt. Und warum er ihn schloß, sagte Stalin dem Politbüro völlig offen: Deutschland würde nun bestimmt gegen Polen los-schlagen. Wollten sie nicht für ewig ihr Gesicht verlieren, so mußten England und Frankreich Hitler den Krieg erklären, denn seit dem 31. März 1939 gab es ja Londons »Polen-Garantie«. Wann *Roosevelt* eingreife, sei nur eine Frage der Zeit. Denn »so-viel Geld, wie da auf dem Spiel steht, kann nicht neutral bleiben... Und damit haben wir die Kapitalisten mit den Schädeln aneinander-geschlagen und auf lange Zeit Ruhe . . .«

Der Zweite Weltkrieg brach aus. Und wenn die deutsch-russische Allianz rascher zerfiel, als Stalin gemeint hatte, so nur, um der Allianz zwischen den Anglo-Amerikanern und Moskau Platz zu machen: Deutschlands »Blitzkrieg« hatte Siege an allen Fronten gebracht. Aber bereits im Januar 1941 nahm Rudolf *Heß* Kontakt mit Engländern auf, die er persönlich kannte, und machte ein Friedensangebot. Als die sich weigerten, in einem neutralen Land zu verhandeln, erbot sich Heß, selber nach England zu fliegen, und nach einigem Hin und Her lud ihn der Herzog von *Hamilton* für den 1. o. Mai auf sein Gut in Schottland ein. Am späten Nachmittag dieses Samstags startete Heß in einem zweimotorigen Messerschmidt-Jäger in Augsburg, wurde an der englischen Küste von zwei Hurricans erwartet, die ihn nach Paisley begleiteten. Dort sprang Heß im Fallschirm ab, um die Geheimnisse seiner Maschine zu wahren - und wurde als »dreckiger Hunne« um ein Haar von einem Bauern erschlagen. Der Herzog von Hamilton unterhielt sich eineinhalb Stunden mit Heß und verständigte *Churchill*. Der wollte zuerst nicht glauben, daß der Stellvertreter des Führers, Reichsminister ohne Portefeuille, Mitglied des Geheimen Staatesrates und stellvertretende Chef der NSDAP persönlich gekommen war. Aber wie der Herzog von Hamilton Heß kannte, so der frühere Botschaftsrat in Berlin (und spätere Hochkommissar) Sir Ivone *Kirkepatrick*, der in Aldershot drei lange Unterredungen mit ihm hatte.

Heß bot der englischen Regierung - die auch den Schatzkanzler, Lord *Simon*, zu ihm entsandte - Frieden und die sofortige Evakuierung Frankreichs mit Ausnahme von Elsaß-Lothringen an. Ebenso die sofortige deutsche Räumung von Belgien, Holland, Dänemark, Norwegen, Jugoslawien und Griechenland. Das Mittelmeerproblem sollte im Einvernehmen mit Italien auf Grund der bereits zwischen London und Rom vereinbarten Gleichberechtigung geregelt werden. Dafür sollte England wohlwollende Neutralität in einem eventuellen Konflikt zwischen Deutschland und Rußland bewahren. Zu einem Krieg mit der Sowjetunion

sollte es aber nur dann kommen, wenn Moskau außer dem bereits besetzten Teil Polens und den bereits besetzten Baltenstaaten auch noch die Balkanländer und die Dardanellen forderte.

Die Engländer hörten sich das an und horchten Heß auch sonst regelrecht aus. Dann setzten sie Stalin von dem »drohenden deutschen Überfall« in Kenntnis und erreichten so das sowjetisch-britische Bündnis, um das sie sich so lange vergeblich bemüht hatten. Heß aber, der daraufhin in Deutschland zum »armen Ver-rückten« erklärt wurde, galt nicht länger als Unterhändler, sondern als Kriegsgefangener, schließlich als »Kriegsverbrecher«, und so sitzt er nun als Häftling Nummer sieben in Spandau.

Inwieweit Heß auf eigene Faust und nicht im Auftrag der Reichsregierung handelte, bleibt umstritten. Aber er war ja keineswegs der einzige, der Friedensangebote machte. Im Mai 1942, als Deutschlands Waffenerfolge eindrucklicher denn je waren, wurde Dr. *Beil*, der Bischof von Chichester, in Schweden von Dr. Hans *Schönfeld* und Dr. Dietrich *Bonhöffer* über die Verschwörung gegen Hitler unterrichtet. Am 30. Juni 1942 übermittelte er Außenminister Eden die deutsche Anfrage, ob Großbritannien mit einer neuen Regierung Friedensverhandlungen aufnehmen würde. Die Antwort erfolgte am 17. Juli 1942. Sie lautete: »Nein!«

Und so versuchte man es mit den USA, wurde ein Weg zu George H. *Earle* gefunden, einem alten Freund Präsident *Roosevelts*, der 1943 Marine-Attaché in Istanbul war. Hier wandten sich der deutsche Botschafter Franz von *Papen*, Admiral Wilhelm *Canaris*, der Chef der »Abwehr«, und Baron Kurt von *Lersner* an ihn, der Earle aus der Vorkriegszeit kannte. Die Deutschen kündigten den Abfall der Wehrmacht von Hitler an und schlugen einen sofortigen Friedensschluß vor. Einzige Bedingung war die Verhinderung eines sowjetischen Vorstoßes nach Mitteleuropa.

Earle gab das Angebot sofort nach Washington weiter. Er bekam keine Antwort, drängte viermal und erhielt schließlich von Roosevelt eine brüske Absage: »Alle derartigen Friedensgesuche sind an den Alliierten Oberbefehlshaber, General *Eisenhower*, zu richten.« Earle flog nach Washington, um selber mit dem Präsidenten zu sprechen. Während er im Mai 1944 im Weißen Haus wartete, traf er seinen Freund, den Marineminister James *Forrestal*, der ihm sagte: »Du und ich und Bill *Bullitt* sind die einzigen in der Umgebung des Präsidenten, die die russischen Führer als das erkennen, was sie sind.« Aber trotz Forrestals und Bullitts Unterstützung richtete Earle bei Roosevelt nichts aus. Der sagte nur: »Regen Sie sich nicht auf, George! Wir sind jetzt bald für die Invasion in der Normandie bereit, sie kann nicht schiefgehen, die Deutschen

werden sich in ein paar Monaten ergeben.« Earle erwiderte, die wirkliche Bedrohung komme nicht von den Deutschen, sondern von den Russen. Aber da lächelte Roosevelt nur und sagte: »George, Rußland ist ein Staat mit 180 Millionen Menschen, die 120 verschiedene Sprachen sprechen. Wenn der Krieg aus ist, wird es in Stücke fliegen wie eine überlastete Zentrifuge . . .« Die amtliche Lesart war: »Die Russen haben keinerlei Eroberungspläne!« Und dabei blieb es. Auch öffentlich erklärte Roosevelt am 8. März 1944: »Die Russen sind vollkommen freundlich gesinnt. Sie versuchen keineswegs, Europa zu schlucken. Sie haben überhaupt keinerlei Eroberungspläne. Die hier von manchen Leuten geäußerte Befürchtung, die Russen würden versuchen, Europa zu beherrschen, halte ich persönlich für gänzlich unbegründet. . Auch die USA lehnten also Verhandlungen ab. Das »Nein!« Edens und Roosevelts aber hinderte *Stauffenbergs* Bewegung, eine nationale Mission zu erfüllen. Dieses Nein trieb die deutsche Wehrmacht in einen Verzweiflungskampf einmaliger Größe, denn bereits 1943 war ja auf der Konferenz von Casablanca Deutschlands bedingungslose Kapitulation zum »unabdingbaren Kriegsprogramm der Alliierten« erklärt worden, und als F. D. Roosevelt am 12. April 1945 starb, forderte die auch sein Nachfolger Harry Truman. Am 25. April unterzeichnete der neue amerikanische Präsident zusammen mit Stalin und Churchill ein Sonder-Kommuniqué, in dem es hieß: »Truppen der amerikanischen und der sowjetischen Armee haben sich bei Torgau an der Elbe vereinigt.« Und damit war der einzige Gegner »eliminiert«, den Stalin wirklich gefürchtet hatte. Auch damit schienen England und Amerika noch nicht zufrieden. Um Deutschland »ewig« niederzuhalten, schienen sie auch nach der deutschen Kapitulation bereit, die *Welt* mit Stalin zu teilen, nicht nur Europa, dessen Osten und Südosten sie längst an ihn verschachert hatten. Aber wenn es meist auch lange dauert, ehe sie sich durchsetzt, es gibt eine tiefere Gerechtigkeit: Bekanntlich war es der deutsche Nobelpreisträger Otto Hahn, der 1938 die Kettenreaktion der Uranspaltung und das Uran-235 entdeckte. Es waren die Deutschen *Heisenberg* und *Döpel*, die im Februar und März 1942 in Leipzig die technische Nutzbarkeit der Uranspaltung nachwiesen. Aber diese Gelehrten weigerten sich, Tod und Zerstörung zu dienen. Es war Albert *Einstein*, der in einem Brief von 2. August 1939 - einen Monat vor Kriegsausbruch also - Roosevelt riet, die lawinenartig anwachsende Kettenreaktion für den Krieg zu nutzen, und so waren es die Amerikaner, die am 16. Juli 1945 um 4 Uhr 30 morgens in der Wüste von Alamogordo ix

Neumexiko die erste Atombombe zur Explosion brachten - und dieses Experiment am 6. August in Hiroshima wiederholten.

Den Befehl zur Vernichtung Hiroshimas hatte Präsident Truman gegeben. Und der überlegte: Da wir die Atombombe alleine haben, warum sollen wir dann Roosevelts Politik weiterverfolgen und die Weltherrschaft mit Rußland teilen? Durch die Bombe sind wir Amerikaner die Herren der Welt und sonst niemand. Und wie Harry Truman dachten nun auch nicht wenige Generäle und Admiräle und nicht wenige maßgebende Politiker der Vereinigten Staaten. Allen voran Senator *Vandenberg*.

Arthur Hendrick Vandenberg - den zweiten Vornamen holländisch geschrieben, um auf seine Abstammung von jenen Holländern hinzuweisen, die Nieuw Amsterdam, das heutige New York, gründeten und von denen auch die Familie Roosevelt abstammt - wurde seiner Rhetorik wegen in Amerika oft »the varnished vacuum« - »die gefirnifste Leere« - genannt. Aber er spielte nichtsdestoweniger eine gewaltige weltpolitische Rolle. 1884 in Grand Rapids in Michigan geboren, war Vandenberg der einzige Sohn eines Sattlers, der durch die Wirtschaftskrise von 1893 zum armen Mann wurde. Der Neunjährige mußte für sich selber sorgen. Er verdingte sich mit seinem Schubkarren, hausierte mit Gemüse, Zeitungen, Blumen und wurde schließlich Reporter am »Grand Rapids Herald«. Hier blieb er zwei Jahrzehnte, wurde Redakteur, Verleger und Eigentümer des Blattes, schrieb seit 1921 Bücher. Schon in seiner Zeitung hatte Vandenberg heftig gegen Wilson und den Völkerbund polemisiert, und 1926, mit seinem Buch »The Trail of Tradition«, schuf er »die Bibel des Isolationismus«. Als er 1928 in den Senat gewählt wurde, vertrat er auch da immer wieder die Anschauung, Amerika solle sich um seine eigenen Angelegenheiten kümmern, die Finger von der Weltpolitik lassen.

Darum traute der Senat seinen Ohren nicht, als Vandenberg am 10. Januar 1945 plötzlich erklärte, da einzelne Alliierte Amerikas einseitig vorgehen, um sich vor Deutschland zu schützen, solle das durch einen Bund überflüssig gemacht werden, der jede deutsche Revanche-Idee im Keim ersticke. Vandenberg warf plötzlich den Isolationismus über Bord und nahm als Vertreter der USA an der Gründung der Vereinten Nationen in San Francisco teil. Er reiste zu fast allen interalliierten Nachkriegs-Konferenzen, und schließlich erklärte er dem Senat am 27. Februar 1946, es sei nun an der Zeit, daß Amerika von der miserablen Erfindung der Kommunistenfreunde abrücke, wonach man den Frieden gefährde, wenn man an seinen Idealen ebenso kraftvoll und offen festhalte wie Rußland an den seinigen. Nur das aber sei der Weg, den

Respekt der Sowjets zu gewinnen. Und seither war Vandenberg eine der zentralen Figuren der Weltpolitik: Präsident des Senats. Vorsitzender des Außenpolitischen Ausschusses. Auslands-
experte der Republikaner, der stärksten Partei der USA.

Zwar hatte auch Vandenberg zuerst Deutschland gemeinsam mit den Russen niederhalten wollen, hatte im Januar 1945 erklärt: »Die Furcht vor einer neuen deutschen Aggression ist der Schlüssel zu den Spannungen unserer Zeit. Sie ist eine überaus gerechtfertigte Furcht . . . , und ich schlage daher vor, eine permanente, effektive und endgültige Entwaffnung Deutschlands . . . durch ein hartes und festes Abkommen zu sichern.«

Der damalige Außenminister der USA, James F. Byrnes, beriet solch ein Abkommen am 24. Dezember 1945 während seines Moskau-Besuches mit Stalin, und im Februar 1946 legte die amerikanische Regierung der russischen einen detaillierten, 25 Jahre laufenden Vertrag über die »endgültige Entmilitarisierung Deutschlands« vor. Damit schien »der Friede der Welt für immer gesichert«. Aber inzwischen hatte Stalin seine Ansicht über die Wünschbarkeit solch eines Abkommens geändert. Wjatscheslaw Molotow fand 25 Jahre viel zu kurz, fand den Entwurf auch sonst »unzureichend«. Die Amerikaner änderten ihn, verlängerten die Laufzeit auf 45 Jahre. Aber wiederum hatten die Russen dies und das auszusetzen, denn sollten sie ihre eigene Aktionsfreiheit dadurch beschränken, daß sie die Amerikaner formell zu Mitgaranten der deutschen Entwaffnung machten und so ihre Präsenz in Europa für ein halbes Jahrhundert vertraglich festlegten, während in Washington auf die amerikanische Welthegemonie hingearbeitet wurde?

Stalin besaß seine Leute in den USA, und Staatssekretäre wie Dexter White wußten natürlich, daß bereits drei Tage nach Roosevelts Tod im State Department, im Amtszimmer des früheren Baumwollmaklers und damaligen Unterstaatssekretärs William Lockart Cagney aus Houston in Texas, eine Zusammenkunft von hohen Militärs, Außenpolitikern und Senatoren stattgefunden hatte, an der auch Vandenberg teilnahm und bei der beschlossen wurde, die Welt nicht mit den Russen zu teilen, sondern alleine zu »führen« und die Charta der Vereinten Nationen dementsprechend »umzubauen«. Denn damals war China noch nicht »rot«, waren Indien, Indonesien und Pakistan noch nicht selbständig, Südosteuropa und die Tschechoslowakei noch nicht von den Kommunisten »kassiert«, war in Afrika noch alles »in Ordnung«. Kurz, damals war nur ein Sechstel der Erde kommunistisch, ein Sechstel »unentschieden« und vier Sechstel »westlich orientiert«. Damals war

die Sowjetunion schwer angeschlagen und die Ostblockländer unproduktiv, wurden Stahl, Erdöl und Kohle zu neun Zehnteln im »Westen« gewonnen. Und da besaßen, wie gesagt, nur die USA die Atombombe.

Schon der erste Tag der Konferenz von San Francisco, der Gründungsversammlung der Vereinten Nationen im Juni 1945, brachte deshalb eine Kraftprobe: Der Vertreter Mexikos beantragte, den USA das Präsidium zu übertragen. Gleich darauf wurde der argentinische Diktator Peron aufgenommen, obwohl Roosevelt und Stettinius in Jalta mit Stalin vereinbart hatten, das nicht zu tun. Und gleich folgte, als dritter »Sieg« der Amerikaner, die Annahme eines Abstimmungsverfahrens im Sicherheitsrat, das Moskau wichtige, vereinbarte Rechte kostete. Gromyko hatte sich gewehrt, Stalin über seinen Kopf hinweg nachgegeben, und nur so waren die »United Nations« überhaupt zustande gekommen. Und gleich stieß Washington nach: Die Artikel 51-52 der Charta wurden durchgedrückt, die »regionale Sonderverträge zum Zweck kollektiver Selbstverteidigung« ermöglichen. »Regional« wird nicht näher erklärt, und so gelten heute in der NATO Norwegen und die Türkei als »Nachbarn«. Wie der damalige Außenminister Stettinius es sagte, und wie auch Harald E. Stassen, der spätere Direktor der Foreign Operations Administration, es hervorhob: 1) damit war die »Charta ausgeweitet«. Und wie Vandenberg in seinen Memoiren berichtet, »erreichten die internen amerikanischen Beratungen, die am 5. 7., 9. und 1. Mai 1945 über diesen Artikel 51-52 geführt wurden, voll ihr Ziel: den Vereinten Nationen jede echte Macht zu nehmen, sie aber zum brauchbaren Werkzeug gegen Rußland zu machen.«

Moskau tat zuerst, als ob es nichts merke. Aber schon am 7. August 1945, einen Tag nach der Vernichtung Hiroshimas, hatte Stalin fünf führende sowjetische Atomforscher beauftragt, »ohne Rücksicht auf die Kosten den amerikanischen Vorsprung einzuholen«. Und am 10. Juli 1949 konnte Professor Joffe der obersten Heerführung, Stalin und der Politbüro-Prominenz in der Wüste Ust-Urt zwischen dem Kaspischen Meer und dem Aralsee die erste Sowjet-Atombombe vorführen. Am 12. August 1953 brachten die Russen auch eine »thermonukleare Vorrichtung«, eine Wasserstoffbombe, zur Explosion, und seither gibt es das »Gleichgewicht des Schreckens«.

Aber inzwischen hatte Amerika ja auch den Marshallplan gestartet und damit nicht nur die Teilung Deutschlands, sondern ganz Europas zum »weltpolitischen Problem Nummer eins« gemacht. 1) a) hatte es im Februar 1948 den Prager Putsch und im Juni 1948

die Berlin-Blockade gegeben, versuchte Stalin, ein »Glacis« rund um das russische Kerngebiet zu schaffen, und so gab es kein Zurück mehr, kam es zum »Kalten Krieg«. In dem aber spielten und spielen - leider - die Deutschen die ausschlaggebende Rolle. Wie die »Times« es am 5. Dezember 1949 sagte: »Die große Nachkriegs-Schlacht ... wird in Westeuropa ausgekämpft: Wenn die Bundesrepublik blüht und gedeiht, kann man die Roten in Ostdeutschland im Zaume halten; mißlingt dagegen das westdeutsche Experiment, dann werden die Kommunisten auf die eine oder andere Art den Westen überschwemmen .

Das State Department wußte das schon 1947 und hatte deshalb am 17. Juli General *C'ly* eine Direktive erteilt, die die große Wende der amerikanischen Deutschland-Politik einleitete, denn da heißt es: »Als positives, sofort durchzuführendes Programm strebt die Regierung der Vereinigten Staaten die Herstellung von politischen, wirtschaftlichen und sittlichen Verhältnissen in Deutschland an, die der wirksamste Beitrag für ein gesichertes und blühendes Europa sein werden.« Doch dauerte es noch bis zum 4. September 1951, ehe Präsident *Truman* erklärte: »Von nun an soll es nicht Sieger und Besiegte geben, sondern nur noch gleichberechtigte Partner des Friedens.« Das aber wurde sechs Jahre nach Kriegsende gesagt - und die Militärregierung hatte 45 Jahre dauern sollen.

Allerdings, nur die halbe Welt erkennt die Vereinigten Staaten heute als »Partner des Friedens« an, und nur das halbe Deutschland wurde zum Verbündeten des Westens und am Marshallplan beteiligt. Und ob der auch nur im geringsten die Teilungsfolgen aufwog? Auch nur materiell einen Ersatz für die Abtrennung der Ostzone bot? Ob wirklich er es war, der Westdeutschland wieder hochbrachte?

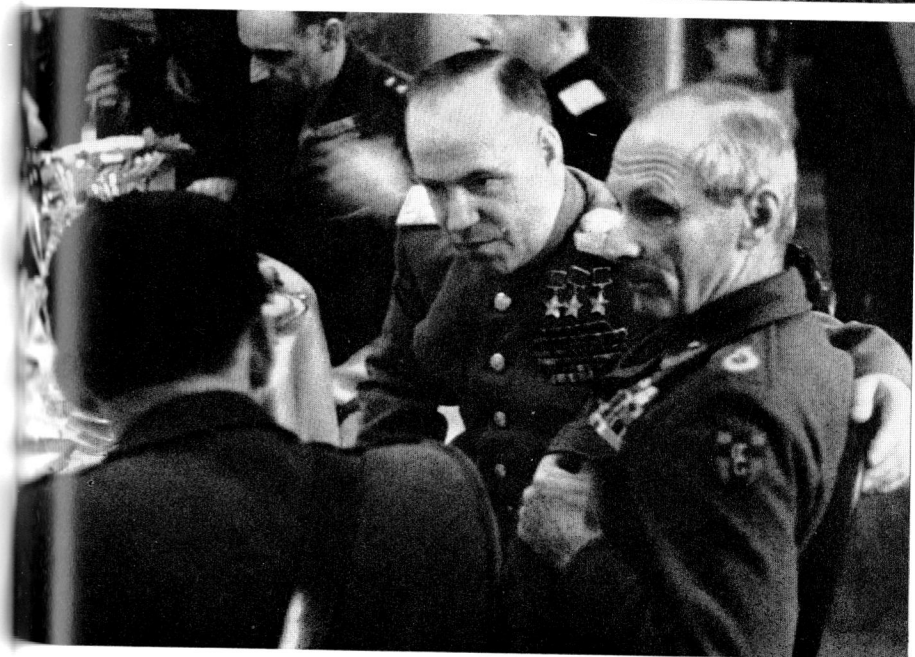
UI

\X/ihrend nach der Kapitulation Millionen deutscher Soldaten den Weg in eine oft Jahre andauernde Gefangenschaft antraten (oben),
ihernahm der alliierte Kontrollrat (unten: in seiner ersten Zusammensetzung) die Regierungsgewalt über das besiegte Land.

die Berlin-Blockade gegeben, versuchte Stalin, ein »Glacis« rund um das russische Kerngebiet zu schaffen, und so gab es kein Zurück mehr, kam es zum »Kalten Krieg«. In dem aber spielten und spielen – leider – die Deutschen die ausschlaggebende Rolle. Wie die »Times« es am 5. Dezember 1949 sagte: »Die große Nachkriegs-Schlacht . . . wird in Westeuropa ausgekämpft: Wenn die Bundesrepublik blüht und gedeiht, kann man die Roten in Ostdeutschland im Zaume halten; mißlingt dagegen das westdeutsche Experiment, dann werden die Kommunisten auf die eine oder andere Art den Westen überschwemmen . . .«

Das State Department wußte das schon 1947 und hatte deshalb am 17. Juli General *Clay* eine Direktive erteilt, die die große Wende der amerikanischen Deutschland-Politik einleitete, denn da heißt es: »Als positives, sofort durchzuführendes Programm strebt die Regierung der Vereinigten Staaten die Herstellung von politischen, wirtschaftlichen und sittlichen Verhältnissen in Deutschland an, die der wirksamste Beitrag für ein gesichertes und blühendes Europa sein werden.« Doch dauerte es noch bis zum 4. September 1951, ehe Präsident *Truman* erklärte: »Von nun an soll es nicht Sieger und Besiegte geben, sondern nur noch gleichberechtigte Partner des Friedens.« Das aber wurde sechs Jahre nach Kriegsende gesagt – und die Militärregierung hatte 45 Jahre dauern sollen.

Allerdings, nur die halbe Welt erkennt die Vereinigten Staaten heute als »Partner des Friedens« an, und nur das halbe Deutschland wurde zum Verbündeten des Westens und am Marshallplan beteiligt. Und ob der auch nur im geringsten die Teilungsfolgen aufwog? Auch nur materiell einen Ersatz für die Abtrennung der Ostzone bot? Ob wirklich er es war, der Westdeutschland wieder hochbrachte?



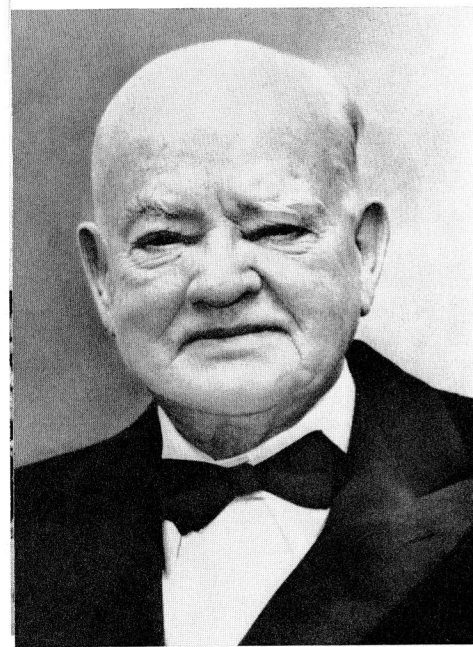
Während nach der Kapitulation Millionen deutscher Soldaten den Weg in eine oft Jahre andauernde Gefangenschaft antraten (oben), übernahm der alliierte Kontrollrat (unten: in seiner ersten Zusammensetzung) die Regierungsgewalt über das besiegte Land.



Entgegen alliierter Absichten waren die Flüchtlinge (oben) und Vertriebenen für Restdeutschland Geschenk statt Belastung, wenn ihre Unterbringung und Ernährung zunächst auch das Nachkriegsdilemma verschlimmerten (unten: ein »Hamsterer«-Zug).



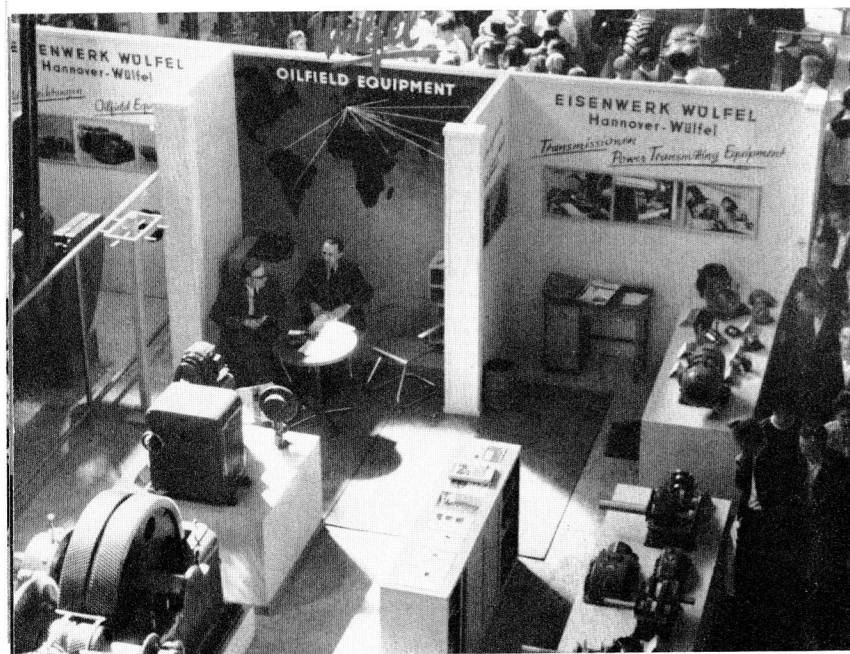
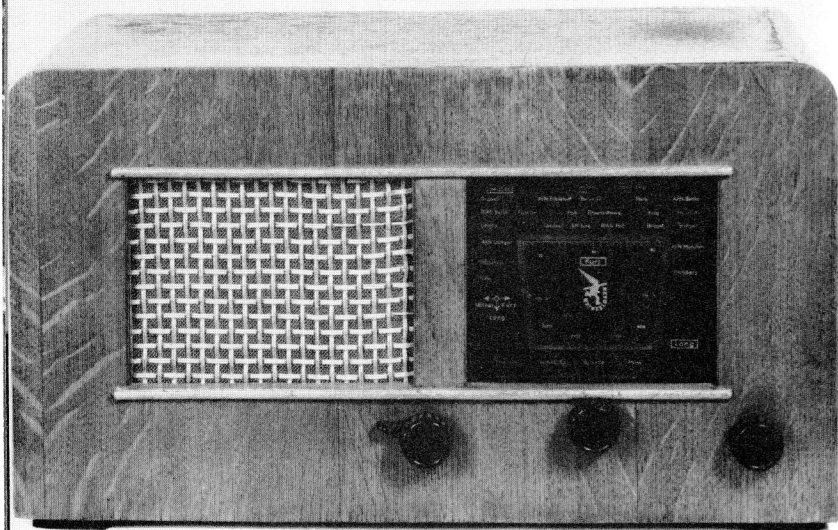
Mit der Leistung der deutschen Frauen begann der Wiederaufstieg: Sie gingen hinter dem Pflug, enttrümmerten die Städte (oben) und bewahrten ihre Familien vor dem Verhungern, während die Männer oft noch hinter Stacheldraht saßen.



Als die Siegermächte den Krieg mittels Aushungerung und Demontagen fortsetzten, leisteten vom Ausland her zuerst Privatleute den Deutschen Hilfe, darunter Victor Gollancz (oben, mit seiner Frau), Herbert Hoover (unten links) und Fritz Baade (unten rechts).



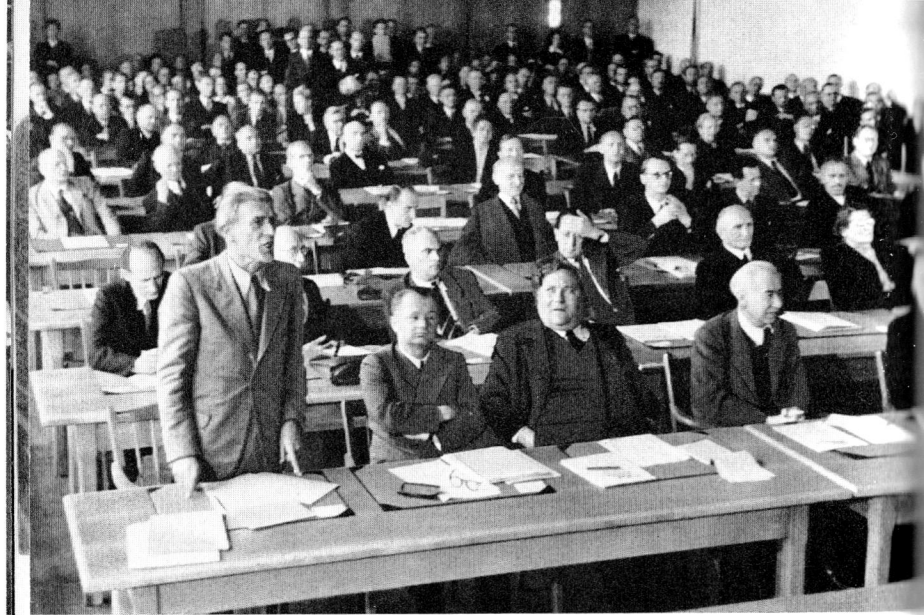
Auch religiöse, überstaatliche und Wohltätigkeitsorganisationen bewiesen schließlich, daß die Menschlichkeit stärker war als der Deutschenhaß. Die amerikanische CARE-Genossenschaft lieferte 1947 allein 4 Millionen Pakete mit Nahrung aus.



Ab 1946 brachte Grundigs Radiobaukasten »Heinzelmännchen« (oben) vielen Deutschen ein Stück Informationsfreiheit zurück. Mit der Hannover-Messe, 1947 erstmals veranstaltet (unten), gewann Westdeutschlands Industrie ein neues Forum für den Weltexport.



Der mit großem Propagandaufwand gestartete Marshallplan (oben: »Weihe« des ERP-Ausstellungszuges in Bonn 1950) half Westdeutschland zwar durch rückzahlbare Warenkredite, vertiefte aber zugleich den Ost-West-Konflikt und die Spaltung Deutschlands.



Mit der Währungsreform von 1948 (unten: Kopfquoten-Ausgabe) und der Gründung der BRD (oben: Parlamentarischer Rat, der 1949 das Grundgesetz verabschiedete) wurden westalliierte Beschlüsse befolgt, die eine Wiedervereinigung Deutschlands verbauten.

21 Die »kritischen fünf Prozent«

KAM DEUTSCHLAND DURCH DEN MARSHALL-PLAN WIEDER HOCH?

Während im Winter 1949 der Frachter »Gudrun Maersk«, der drei Wochen zuvor Baltimore verlassen hat, in Rouen Traktoren, Chemikalien und Kunststoffe löscht, werden in Marseille aus der »S. S. Gibbes Lykes« 3600 Tonnen Schwefel entladen, der von der (JS-Golfküste stammt. Da bringt die »Stranger« Landmaschinen nach Rotterdam und die »Rhondda« Tabak nach London, und da liegt die »Velma Lykes« in Bremen, schwenken die Krane Tag und Nacht genug Baumwollballen auf die Waggons, um 110000 deutsche Textilarbeiter zwei Monate lang mit Rohstoff zu versorgen. Und nun sind nie weniger als ¹⁵⁰ Schiffe gleichzeitig nach Europa unterwegs, seit am 9. April 1948 der wenige Stunden zuvor vereidigte Marshallplan-Verwalter Paul Gray *Hoffman* eine Zahlungsanweisung über 21 Millionen \$ unterzeichnete, dieses Dokument als Bildtelegramm nach Galveston in Texas ging und sich die Laderäume der »John H. Quick« mit Weizen für Bordeaux zu füllen begannen. Diesem Weizen folgten schon bis Ende ¹⁹⁴⁹ 11 Lieferungen von weiteren ^{17,4} Millionen Tonnen Brotgetreide, von 5,3 Millionen Tonnen Futtermitteln und von 11 Millionen Tonnen Fleisch. Ausschließlich aus den USA gehen rund ⁴³ Millionen Tonnen Kohle und 29 Millionen Tonnen Erdöl nach Europa, aus verschiedenen Ländern 987 000 Tonnen Baumwolle, 70000 Tonnen Fettstoffe und 2,6 Millionen Tonnen Zucker. Aber auch frische Früchte und Dörrobst, Tabak und Kaffee. Dazu rund 9 Millionen Kubikmeter Holz, 2 Millionen Tonnen Fertigstahl und 1,4 Millionen Tonnen Halbzeug, 70000 Lastautos und 20000 Eisenbahnwaggons und zahlreiche andere Dinge: Zwischen dem 3. April 1948 und dem 1. Januar 1952, gibt die ECA, die Economic Cooperation Administration, für das ERP, das European Recovery Program, 12285,2 Millionen \$ aus, 40 Millionen DM alle 24 Stunden. Und *die*, davon sind so gut wie alle Amerikaner noch heute felsenfest überzeugt, »rissen Europa wieder hoch«. Ebenso wie »der überraschende und außergewöhnliche Aufbau in der Illuridesrepublik«, den im April 1952 eine Kongreß-Kommission feststellt, »ausschließlich auf unsere ERP zurückzuführen ist. und ohne die Hilfsmaßnahmen Amerikas Deutschland auf dem Stand von 1946 geblieben wäre . . .«

Seither sind zahllose Artikel und drei Dutzend Bücher über den Marshallplan geschrieben worden, und wenn den einen die amerikanische Hilfe »enorm« erscheint, so den andern »nicht nennenswert«. Da wird festgestellt, daß die Marshallhilfe die Steuerzahler der USA mehr kostete, als ihre Regierung während der ersten 15 Jahre unseres Jahrhunderts überhaupt ausgab. Und weniger, als während der Laufzeit des Planes in den USA vertrunken wurde. Da heißt es, die Marshallhilfe habe während eines Jahres nicht mehr gekostet, als die Amerikaner während des Zweiten Weltkrieges binnen drei Wochen ausgaben. Aber wie es Paul Floffman am 30. Juni 1948 in Washington sagte: »... Amerikas Beitrag macht weniger als fünf Prozent des Jahreseinkommens der beteiligten Staaten aus. . . , aber es sind die >kritischen(fünf Prozent. . . Und das stimmt. Es war wie bei den deutschen Demontagen: Eine einzige entnommene Maschine genügte oft schon, um »den ganzen Laden« stillzulegen. Und überall in Europa konnten nun die eigenen Kapazitäten nicht genutzt werden, weil Güter mangelten, die nur mit Dollars zu kaufen waren. Dollars, von denen 1947 den ERP-Staaten acht Milliarden fehlten. Und so war der Marshallplan auch materiell eine entscheidende Hilfe.

Aber ungleich wichtiger waren seine psychologischen Folgen und der Zwang zur europäischen Zusammenarbeit, den er mit sich brachte: 1945-47 waren zahllose Europäer überzeugt, daß die Zukunft den Russen gehöre, fühlten sie sich von den Alliierten »verkauft«. Nun hatten die Amerikaner etwas zu bieten, was sich nicht in schönen Worten erschöpfte, und nun hatte es Sinn, sich selber zu helfen. Die Delegierten, die vom 12. Juli bis 22. September 1947 in Paris über den Marshallplan berieten, waren so deutschfeindlich wie der Hausherr Georges *Bidault*. Aber bereits am 5. Juni hatte Unterstaatssekretär Dean *Acheson* (der mit Georges *Kennan* der eigentliche Autor des Marshallplanes ist) die Einbeziehung der deutschen Westzonen in den Plan bekanntgegeben, und so blieb den Ländern, von denen jedes Dollars brauchte, nichts übrig, als sich zu fügen. Und zugleich auch ihre eigenen Eifersüchteleien und Animositäten in tragbaren Grenzen zu halten. Ohne die amerikanische »Zuchtrute«, wie sie schon Jefferson vorausgesagt hatte, wäre es in den ersten Nachkriegsjahren bestimmt zu keiner europäischen Zusammenarbeit gekommen, denn die Abneigung zwischen Franzosen und Italienern war so groß wie die zwischen Holländern und Belgiern, und die Engländer wollten vom »Kontinent« schon gar nichts wissen und wurden in Paris kaum weniger gehaßt als die »boches«. Paul G. Hoffman aber erzwang die gegenseitige Hilfe, denn als »Aufbau

Diktator« für sechzehn Länder bestimmte er nicht nur, wer welche Lieferungen bekam, was geschenkt und was geliehen wurde; da die ECA die sogenannten »Gegenwertmittel« freigab, kontrollierte er auch weitgehend die Binnen-Investitionen, und noch im August 1952 strich z. B. Michael *Harns* als Vertreter des Amtes für gegenseitige Sicherheit (das die Nachfolge des Marshallplanamtes angetreten hatte) 25,6 Millionen DM, die für Investitionen im Bergbau der Bundesrepublik bestimmt waren, weil ihn »die Förderziffern nicht befriedigten«. Und vor allem war da das »Mundt-Amendment«, der Abschnitt 117 des ECA-Gesetzes, das 1948 Truman ermächtigte, sofort die Marshallhilfe an Länder einzusetzen, »über die sie eventuell in andere, dem Programm nicht angeschlossene Länder gelangen könnte«. Was praktisch Ostblock-Staaten hieß und der ECA-Verwaltung auch die Außenhandels-Kontrolle in allen beteiligten Staaten ermöglichte.

1948 waren nicht nur die Einzelstaaten, mit denen entsprechende Verträge geschlossen wurden, sondern auch der neugegründete »Europäische Wirtschaftsrat«, die OEEC, und das war die erste Organisation, die eine enge wirtschaftliche Zusammenarbeit von 16 verschiedenen europäischen Staaten einleitete. Der Marshallplan wurde so zum Schrittmacher der europäischen Einigung und schuf gegenseitige Abhängigkeiten, die später die Gründung der Montanunion und der EWG entscheidend erleichterten.

Die Wirkung des Marshallplanes war also alles andere als gering - über im negativen Sinn leider nicht minder wie im positiven. Bei der Bestätigung Hoffmans durch den Senat am 7. April 1948 wurde sein Amt »der wichtigste Posten des Jahrhunderts« getauft, denn der ECA-Chef erklärte, er sehe es als Amerikas und damit nun auch als seine »bedeutendste Verantwortung und größte Aufgabe an, den Kapitalismus gegen alle Angriffe hieb- und stichfest zu machen«. Und wie erfreulich das einerseits auch war, das bedeutete etwas ganz anderes, als was General George C. *Marshall*, der Außenminister der USA, in seiner programmatischen Rede an der Harvard-Universität am 5. Juni 1947 angekündigt hatte. Marshall hatte erklärt: »... Die Vereinigten Staaten müssen tun, was immer sie tun können, um weltweit formale wirtschaftliche Verhältnisse zu schaffen, denn ohne wirtschaftliche kann es keine politische Stabilität und damit keinen Frieden geben. Diese Hilfe darf nicht von Fall zu Fall, beim Auftauchen dieser oder jener Krisis gegeben werden, sondern sie muß koordiniert werden und vorbeugend wirken... Und darum wenden wir uns nicht gegen irgendein Land oder irgendeine

Doktrin, sondern einzig und allein gegen Hunger und Armut, Verzweiflung und Chaos . . . « Ganz in diesem Sinn hatte auch Dean Acheson bereits am 8. Mai 1947 in Cleveland in Mississippi gesprochen, aber Paul Hoffman war nicht nur ein ganz anderer Mensch als Marshall und die State-Department-Experten, auch die weltpolitische Lage und die Ziele der US-Regierung hatten sich inzwischen, wie geschildert, grundlegend verändert. In Chicago 1891 als Sohn eines kleinen Kaufmannes geboren, hatte Hoffman nur ein Jahr lang Jurisprudenz und Volkswirtschaft studieren können, dann aber einen Posten als Botengänger bei einem Automobilhändler annehmen müssen. Man schrieb das Jahr 1911, die Motorisierung des Straßenverkehrs war in vollem Gang, und so war Hoffman zwei Jahre später selber Automobilverkäufer. Es dauerte nicht lange, und er war Manager der Studebaker-Vertretung in Los Angeles. Auch Los Angeles, in dessen County 1880 ganze 34000 Menschen gewohnt hatten und wo es heute sieben Millionen gibt, jede Familie nun *zwei* Autos hat, war in vollem Aufschwung begriffen, und so wurde Hoffman durch die Studebaker-Vertretung, die er 1919, nach zwei Jahren Armeedienst, gekauft hatte, sehr rasch sehr reich. Er konnte ansehnliche Pakete Studebaker-Aktien kaufen und 1925 als Vizepräsident dieser Gesellschaft nach South Bend in Indiana übersiedeln. Und als Studebaker 1933 im Verlauf der Weltkrise in Schwierigkeiten geriet, hatte Hoffman bereits Geld genug, um zusammen mit Harold *Vance*, einem andern Vizepräsidenten, dieses Großunternehmen zu sanieren, war er so 1935-48 dessen Präsident. Er war inzwischen auch Ehrendoktor verschiedener Universitäten, ein reichlich Wahlgelder spendierendes Mitglied der Republikanischen Partei und ein angesehener Freimaurer geworden, gehörte der gleichen Loge wie Präsident Harry *Truman* an. Der sandte ihn als Chef einer Wirtschaftsmission nach Ostasien, ernannte ihn schließlich zum Marshallplan-Verwalter, und so war es nur natürlich, daß Hoffman in der Europa-Hilfe vor allem ein Mittel zur Ausweitung der »Truman-Doktrin« sah. Und dazu ein Mittel, um Amerikas Wirtschaft zu stärken und England vor dem Bankrott zu retten. Denn wenn es am 31. Mai 1947 den kommunistischen Staatsst in Ungarn gab, so verlor England am 15. August 1947 Indien Pakistan, die damals 428 Millionen Einwohner hatten. Da se Malaya nicht mehr lange zu halten, gärte es überall im Ein Während des Krieges hatte England 29 Milliarden \$ arne nischer Hilfe und nach Kriegsende erneut 3,75 Milliarden \$ K:

erhalten. Aber die wurden weit rascher verbraucht als vorgesehen war, und Anfang 1947 mußte London seinen letzten größeren Auslandsbesitz, die Eisenbahnen in Argentinien, verkaufen. Im Januar 1947 hatte Außenminister Ernest *Bevin* auch Washington wieder um Geld gebeten, und als er es nicht bekam, kündigte er im Februar die Zurückziehung der britischen Truppen aus dem damals von kommunistischen Partisanen schwer bedrängten Griechenland und aus Palästina an.

1) ie Aufgabe Palästinas war Präsident Truman nur recht, so konnte (gegen den Willen Marshalls) Israel gegründet werden. Aber das brachte den ganzen Nahen Osten ins Brodeln. Und da waren Griechenland und die Türkei und das ganze östliche Mittelmeer zu schützen, und so kam es am 17. März 1947 zur »Truman-Doktrin«, durch die die Vereinigten Staaten erklärten, kein weiteres Vordringen des Kommunismus dulden zu wollen und »die bisher von Großbritannien getragene Verantwortung« selber zu übernehmen.

Damit war London finanziell entlastet, aber längst noch nicht entnervt, und so erklärte die amerikanische Regierung der britischen, für England alleine werde der Kongreß so schnell nicht wieder Geld bewilligen, für Europa als »Bollwerk gegen den Bolschewismus« hingegen. . . Außenminister Bevin verstand. Er beglückwünschte Marshall zu seiner Harvard-Rede und schlug für den 7. Juni 1947 eine Außenminister-Konferenz in Paris vor. Tagesordnung: »Gesamteuropäischer Aufbauplan.«

In dieser Konferenz kam auch *Molotov*. Denn hatte General Marshall nicht ausdrücklich gesagt, der Plan richte sich allein gegen Hunger und Not? Auch die Sowjetunion hatte während des Krieges 11 Milliarden \$ Militär- und anschließend 1,2 Milliarden \$ Wirtschaftshilfe erhalten, aber sie brauchte nun fast ebenso dringend Geld wie England. Auch die Russen waren zu Konzessionen bereit, aber rasch mußten sie erkennen, daß das European Recovery Program nun nicht länger »unpolitisch«, sondern eine »Nekktive« Wiederaufbau-Aktion war, die, wie Senator Vandenberg offen erklärte, »nur gewissen, für die Atlantische Gemeinschaft strategisch wichtigen Ländern« zugute kommen sollte. Die Arbeitsbedingungen waren so, daß dieser »Friedens-Lend-Lease-Plan« Washington eine klare Führungsrolle sicherte. Die Fiktion der »Einen Welt«, die den Vereinten Nationen zugrunde lag, wurde nun eindeutig aufgegeben und mit zwei Nachkriegs-Ärten gerechnet. Und, was nur natürlich war, von den Amerikanern wurde nur ihre Einflußsphäre unterstützt.

Und also natürlich aber löste das Gegenmaßnahmen aus. Am vierten

Pariser Verhandlungstag erklärte Molotow: »Die Sowjetunion kann an diesem Plan nicht teilnehmen, weil die Länder, die Marshallhilfe in Anspruch nehmen, auf einen Teil ihrer Souveränität verzichten und praktisch von Amerika kontrolliert werden . . .« Er reiste ab, und am Tag darauf zog die Tschechoslowakei ihre Delegation zurück, und anschließend nahm *kein* Ostblockstaat mehr an den Pariser Arbeitstagen teil. Überall in »seinem« Einflußgebiet zog Stalin nun die Zügel energisch an, und überall mußte Moskau nun versuchen, ähnliches wie die Marshallhilfe zu bieten. Bereits am *12.* Juli 1947 wurde ein »Fünfjahresplan wirtschaftlicher Zusammenarbeit« zwischen der SU und der Tschechoslowakei unterzeichnet. Am *13.* folgte ein umfassender Handelsvertrag mit Bulgarien und am *16.* ein Handelsvertrag mit Ungarn. Und wurden *16* westeuropäische Staaten Mitglieder des ERP Rates, der am *16.* April 1948 seine erste Sitzung in Paris abhielt, so wurden schließlich sieben andere europäische Staaten Mitglieder des im Januar 1949 in Moskau gegründeten »Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe«, der ersten Koordinationsstelle der Ostblock-Wirtschaft. Und wie die ERP zur NATO wurde, so kam es folgerichtig am *14.* Mai 1955 zum »Freundschafts- und Hilfsvertrag« des Warschau-Paktes. Da war die Spaltung Europas auf absehbare Zeit so »irreparabel« geworden wie durch die Währungsreform vom Juni 1948 die Deutschlands . . . Und die Frage ist: War der Marshallplan das wert? War trotz der unleugbar positiven Wirkungen der Preis der Amerikahilfe nicht *zu* hoch? Und half die Amerika selber nicht ungleich mehr als Europa oder gar Deutschland?

Als Paul Hoffman im Juni 1948 von den »kritischen fünf Prozent« sprach, sagte er auch: »Der Erfolg des European Recovery Program hängt vor allem von unseren Partnern jenseits des Atlantik ab . . ., denn unser Beitrag kann sich nur auswirken, wenn er mit Phantasie und Mut an den neuralgischen Punkten eingesetzt wird . . .«

Und von seiten der Europäer geschah das auch. Hier war der Plan »ein Austausch des Essentiellen«, ein Geben und Nehmen von Gütern, durch die Engpässe überwunden wurden und auf die es also wirklich ankam. Die britisch-amerikanische Zone Deutschlands z. B. bekam 1948 als Marshallhilfe Kupfer und Zinn, Kautschuk und Kopro, Eisenerz und Düngemittel, Walöl und Wolle, Häute und Leder im Wert von rund 92 Millionen \$, mußte aber auch für 69 Millionen eigene Erzeugnisse liefern, vor allem Kohle und Koks an Frankreich, Italien und Dänemark, Griechenland und Österreich. Kohle und Koks waren für die ERP-Mit-

glieder ebenso wichtig wie für Deutschland die damals nur gegen Dollars verfügbaren Rohstoffe. *Nur* durch den Marshallplan aber bekam die Bizone diese Kostbarkeiten. Es waren die »essentiellen« fünf Prozent, ohne die die eigenen 95% nicht hätten wirksam werden können.

Aber längst nicht alle Marshallplan-Lieferungen waren »essentiell«. Paul Hoffman mußte innenpolitische Rücksichten nehmen, und da auch in den USA die Agrarkreise zu den politisch einflußreichsten Gruppen gehören, sorgten die dafür, daß sie die Hälfte aller ERP-Gelder bekamen, über fünfeinviertel Milliarden Dollar. Nicht nur eineinhalb Milliarden für Baumwolle, sondern auch eine halbe Milliarde für Tabak. Und 20 Millionen sogar für Pferdefleisch

Da hätte z. B. die Freigabe der deutschen Schwefelsäureherstellung und die Lieferung von einer Million Tonnen amerikanischen Roh-Phosphats an deutsche Superphosphatfabriken eine jährliche Mehr-Getreideernte Europas von 3 Millionen Tonnen ermöglicht. Roh-Phosphat, einschließlich Transportkosten, hätte die amerikanischen Steuerzahler etwa 10 Millionen Dollar gekostet. Die 3 Millionen Tonnen zusätzlichen Getreides aber waren 300 Millionen wert. So waren die Farmer der USA, die nun viermal soviel für ihren Weizen bekamen wie vor dem Krieg, an Phosphatlieferungen nicht interessiert. Ebenso wenig die Mühlen der USA, die durchgesetzt hatten, daß bis 1950 Marshall-Weizen zu einem Viertel in Form von Mehl nach Europa geliefert werden mußte, nachher zu 1/3, %.

1) a waren die 486 Millionen \$ Marshallhilfe, die in Form von Tabak nach Europa gingen. Zigaretten galten als »incentive«, als Leistungsanreiz. Und da die amerikanischen Farmer Steuergelder für ihren Tabak zu kassieren wünschten, wurden die griechischen und türkischen Tabakbauern (um von den »kommunistischen« bulgarischen und serbischen nicht zu reden) ruiniert. Da verloren sie ihre europäische Kundschaft für immer, weil sich die Raucher inzwischen an den Virginia-Tabak gewöhnten. Da litten natürlich auch Italiens und Spaniens Obstzüchter unter den kalifornischen Marshallplan-Lieferungen. Aber man kann bekanntlich nicht alles haben. Auch Europa mußte Opfer bringen »im gemeinsamen Kampf gegen den Bolschewismus«. Und es wurden Opfer gebracht.

1) a sah der Marshallplan z. B. die »Verbesserung« der Erdölversorgung Europas vor: 770/6 unserer flüssigen Treibstoffe stammten 1948 aus Amerika. Drei Jahre später sollten 82%, aus dem Nahen Osten stammen, nur mehr 14% aus der westlichen Hemi-

sphäre, denn der Nahe Osten besitzt ja ungleich größere Ölreserven als die USA und liegt auch (vor allem den Russen) näher. Aber der Haken war, daß Europa damals vorwiegend Fertigprodukte der Golfhäfen-Raffinerien und der Raffinerien Aruba und Curacao kaufte, die Nahostländer aber fast nur Rohöl anzubieten hatten.

Europa brauchte also Raffinerien. 1951 sollte seine Raffineriekapazität doppelt so groß wie 1948 sein, und die USA wollten dazu 588 Millionen \$ Ausrüstung im Rahmen des Marshallplanes liefern. Nur kosteten diese Raffinerien nicht 588, sondern 1848 Millionen \$, zwei Drittel des Kapitals mußte Europa selber stellen. Und so konnten die amerikanischen Ölgesellschaften ihr Nahost-Öl in Europa absetzen, *ohne* daß ihnen das Kosten verursachte. Die Welt-Erdölwirtschaft wurde grundlegend »rationalisiert« - und Europa übernahm nicht nur das politische Risiko, sondern bezahlte auch zwei Drittel der Rechnung, das dritte Drittel brachten die amerikanischen Steuerzahler auf.

Wurden Amerikas Farmer und seine Ölgesellschaften durch den Marshallplan nicht ärmer, so auch seine Reeder nicht: Ursprünglich sah der ECA-Gesetzentwurf die Verpachtung von 300 Liberty-Schiffen und den langfristig kreditierten Verkauf von weiteren 200 vor, um die amerikanischen Güter nach Europa zu bringen. Reeder und Seemannsgewerkschaften aber setzten durch, daß statt dessen eine Klausel in den Vertrag kam, die die Empfänger zwang, die Hälfte aller Marshallplan-Lieferungen auf amerikanischen Schiffen durchzuführen. Die Klausel aber sagte nichts über die anzuwendenden Frachtraten. Erst 1950 wurde bestimmt, daß amerikanische Schiffe nur herangezogen werden mußten, wenn sie nicht teurer als andere waren. Aber da hatte der Koreakrieg bereits alle Frachten verdoppelt. Da gab es keinen freien Schiffsraum mehr, und Anfang 1952 mußte Deutschland z. B. für den Rohöltransport vom Persischen Golf nach Hamburg viereinhalbmal soviel bezahlen wie im April 1950.

Immense Subventionen also, denn die Marshallplan-Frachten betrugen nicht weniger als 849 Millionen \$ oder 3,57 Milliarden DM. Aber der ganze Marshallplan bedeutete ja eine riesige Steuergeld-Umverteilung: Da Europa all seine Dollars für Rüstungskäufe ausgegeben hatte und nun keine mehr besaß, so in Amerika nichts mehr kaufen konnte, bezahlte die US-Regierung die Lieferanten. Da nahm sie, was einige wenige ECA-Kontrahenten bekamen, allen Steuerzahlern ab, auch dem »kleinen Mann«, der nur 1800 \$ im Jahr verdiente, aber von denen 1947 durchschnittlich 215 \$ Steuern zahlte.

Die für Europa entscheidendste Klausel des Marshallplanvertrages aber war die, die bestimmte, daß nirgends etwas gekauft werden durfte, was teurer als in den USA war und woran in den USA kein Mangel bestand: Frankreich und Algerien besaßen große Weizenüberschüsse. Aber Deutschland mußte Weizen in den USA kaufen. England hätte Getreide in Kanada mit Pfunden bezahlen können. Aber es mußte mit Dollars in den USA kaufen. Und kein ECA-Teilnehmer durfte, wie gesagt, Dinge an Ostblockstaaten liefern, die Washington geeignet schienen, deren »Kriegspotential« zu erhöhen. Dazu wurden z. B. Lastautos gerechnet. Aber auch Kakao, denn aus dem kann Glycerin gewonnen werden, und aus Glycerin kann man Sprengstoffe herstellen.

All das ist den Vereinigten Staaten natürlich keineswegs übelzunehmen. Verantwortungsbewußte Staatsmänner haben zuerst für ihr eigenes Volk zu sorgen, und die Nachkriegsprobleme der USA waren alles andere als gering, denn dem National Resources Board zufolge waren 11,7 Millionen Arbeitskräfte in der Rüstungsindustrie tätig gewesen, und dazu waren nun auch noch die demobilisierten Soldaten in der Friedenswirtschaft unterzubringen. Insgesamt hatte es eine »Wehrbeschäftigung« von 27 Millionen in den USA gegeben. Zur Mechanisierung trat nach 1945 mehr und mehr die Automatisierung. Und so wurde der »Nachholbedarf«, den der Zweite Weltkrieg schuf, in einem Viertel der Zeit gedeckt, die nach 1918 nötig war. Brach die Krise von 1929 elf Jahre nach dem Waffenstillstand aus, so zeichnete sich bereits 1947/48 eine »deutliche Konjunkturabschwächung« in Amerika ab.

Paul Hoffman hatte sie vorausgesehen und deshalb bereits 1942 ein »Committee for Economic Development« gegründet, das Amerikas Kriegswirtschaft möglichst reibungslos in eine Friedenswirtschaft überführen sollte. Und dieser Umstellung hatte seiner Meinung nach auch der Marshallplan zu dienen. Hoffman wollte »Europa hellen, sich selber zu helfen«. Er erklärte am 6. April 1948 aber auch völlig eindeutig und offen, die wirtschaftlichen Interessen und das Sicherheitsbedürfnis Amerikas hätten »vor allen europäischen Wiederaufbaubedürfnissen klar den Vorrang«.

Und daß der Marshallplan vorwiegend der Wirtschaftsförderung in den USA selber diene, beweist ja auch sein vorzeitiges Ende: Durch den Koreakrieg wurden aus Überkapazitäten plötzlich Mangel-Lagen. Und so bekam Paul Hoffman immer weniger Geld und Güter zugeteilt. Er trat am 23. September 1950 zurück, zwei Jahre vor dem ursprünglich geplanten Ende des Programms. Und

zwölf Monate später wurde auch offen und amtlich das Wiederaufbau- in ein Rüstungsprogramm umgewandelt, hieß das ERP fortan »Programm für gegenseitige Sicherheit«. Aus der ECA wurde die MSA, die »Mutual Security Agency«. Zu ihrem Direktor wurde im November 1951 Averell Harriman ernannt, der gleichzeitig Vertreter der USA im Atlantikpakt-Rat war. Auch formell wurde das längst entschlafene Marshallplangesetz von 1948 am 31. Dezember 1951 durch das »Gesetz über gegenseitige Sicherheit« ersetzt, der Marshallplan zum 30. Juni 1952 endgültig abgewickelt. Klar hatte sich die Tendenz von Butter auf Kanonen verlagert.

Und als diese Endbilanz gemacht wurde, zeigte sich, daß die Dollar-Milliarden England und Frankreich nicht geholfen hatten: Während 3,2 Milliarden amerikanisches Geld nach England flossen, gab England 4 Milliarden für Rüstungen aus. Das monatliche Dollardefizit betrug im Mai 1952 mehr als 240 Millionen, und ohne neue Importkürzungen wäre England erneut zahlungsunfähig geworden. Frankreich hatte 2,6 Milliarden \$ Marshallhilfe erhalten. Aber die Inflation war ärger denn je, das Außenhandelsdefizit alles andere als verschwunden und Frankreichs industrieller Erneuerungsplan weit im Rückstand. Westdeutschland dagegen

Die ersten Teilnahmeverträge hatten im Juli 1948 die Militär-gouverneure geschlossen. Im September 1949 wurde dann ein »Bundesministerium für den Marshallplan« gegründet und als erster zwischenstaatlicher Vertrag der Bundesrepublik am 15. Dezember 1949 das Marshallplan-Abkommen mit den USA geschlossen. Und das sah die *Rückzahlung* der Warenkredite vor. Als einziges Land der ERP bekam Westdeutschland nichts geschenkt, waren die 1 585,2 Millionen \$ Marshallhilfe der Bundesrepublik Kredite. Diese aber wurden nicht, wie zuerst vereinbart, binnen 30, sondern bereits binnen drei Jahren abgetragen. Aber aus diesem geliehenen Geld zog Deutschland ungleich mehr Nutzen als die andern aus dem geschenkten: Pro Kopf erhielt Westdeutschland \$ 2 7,5 6 und steigerte 1948-51 sein Sozialprodukt um 95%. Frankreich bekam rund 66 \$ und steigerte sein Einkommen um 46%, England trotz seiner 67 \$ pro Kopf aber nur um 22%. Die Produktion des Jahres 1936 gleich 100 gesetzt, hatte Westdeutschlands Erzeugungsindex am Ende des Marshallplanes 144 erreicht - und er stieg rapide weiter, weil Deutschland (allerdings nicht mehr lange) einen Vorteil nutzen konnte, den die andern nicht besaßen: Es war als einziges Marshallplanland entwaflnet, durfte keinerlei Kriegsmaterial erzeugen, mußte so all seine Kraft

auf den friedlichen Ausbau seiner Produktionsmöglichkeiten verwenden. Zwar hatte es statt der Rüstungskosten die Besatzungskosten zu tragen; das waren 1945-49 immerhin 23 Milliarden Mark, die stiegen von 48 Mark pro Kopf im Jahre 1945 in der BR zwei Jahre später bereits auf 122. Aber das Wesentlichste an der Rüstung sind nicht die Unterhaltungskosten der Soldaten oder die Kosten ihrer Ausrüstung (heute in der BR rund 50000 DM pro Mann und Jahr). Sondern entscheidend ist der Produktionsausfall. Die halbe Million Bundeswehrsoldaten erzeugt nichts und jeder produktiv Eingesetzte bedeutet heute in Westdeutschland 40 000 bis 100000 Mark, die er ins Rollen bringt. Im Schnitt muß ein Unternehmen das Fünffache seiner Lohnkosten umsetzen, wenn es nicht in Konkurs gehen will. 500 000 Mann kosten also nicht 25 Milliarden DM, sondern dazu kommen 35 Milliarden volkswirtschaftlicher »Verdienstentgang«. Und das kalkulierten die Alliierten schließlich ein, deren Soldaten eine Zeitlang als »Söldner« in Deutschland standen und die so nicht für den Export arbeiten konnten wie die entmilitarisierten Deutschen. Obwohl die Umwelt eine ganz andere war, genoß Deutschland bis 1955 den gleichen Vorteil, der die USA in ihrer Frühzeit so rasch groß werden ließ und über den der amerikanische Staatsmann Carl Schurz im Jahre 1900 schrieb: »Die Lage der Vereinigten Staaten von Nordamerika hat vor allen Nationen der Welt einen Vorteil von unschätzbarem Wert: Das amerikanische Volk ist das einzige, das nicht in irgendeinem seiner Teile von mächtigen Nachbarn bedroht wird; das keine großen Rüstungen zu Lande oder zu Wasser aufrechtzuerhalten braucht. . . , das alle Energien produktiver Beschäftigung zuwenden kann . . .« Konnte. Wie Deutschland das konnte .

Aber natürlich war es nicht nur die Entmilitarisierung (und so auch da ungewollte Hilfe der Sieger), die es Deutschland ermöglichte, die Marshallhilfe ungleich besser als seine Nachbarn zu nutzen. Entscheidend war auch die »Marktwirtschaft« und der soziale Frieden und nicht zuletzt die Stabilität der deutschen Währung, die die DM-Umstellung 1948 mit sich brachte und die den »Gegenwertmitteln« hier einen viel größeren Nutzen gab als in Italien, Frankreich oder England.

Nirgends wurden ja die ERP-Lieferungen den Lettempfängern geschenkt. Auch wo die Staaten sie gratis bekamen, mußte die Wirtschaft den Gegenwert der Dollarlieferungen auf Sonderkonten in Landeswährung einzahlen, und dadurch entstanden die »Counterpart Funds« oder »Gegenwertmittel«, die, wie gesagt, von den USA kontrolliert wurden (von denen ihnen ein Teil für

eigene Ausgaben, vor allein für »Käufe zur Verstärkung der strategischen Reserven« zur Verfügung stand) und die den Aufbau-Investitionen in den einzelnen Ländern dienen sollten.

In Westdeutschland verwaltete dieses »Sondervermögen des Bundes« die dazu in Frankfurt gegründete »Kreditanstalt für Wiederaufbau«. Damit wurden Wohn- und Straßenbauten finanziert, Schiffe und Kraftwerke gebaut, dem Bergbau und vor allem Westberlin geholfen. Stets handelte es sich bei der privatwirtschaftlichen Hilfe um *Kredite*, das Geld strömte also immer wieder in die Fondskasse zurück und erwies sich so als weit wichtiger als die Dollarlieferungen selber, denn nach der Währungsreform war in Deutschland Kapital der knappste aller Rohstoffe. Die 6 Milliarden DM Gegenwertmittel, die 1948-53 freigegeben wurden, kamen nebst der öffentlichen Hand mehr als 60000 Betrieben und Einzelpersonen zugute. Lange nachdem die amerikanischen Lebensmittel verzehrt und die amerikanische Kohle verbrannt waren, wirkte dieses Geld nach, denn Zinsen und Tilgungen machten jährlich 300 bis 400 Millionen DM aus.

Auch die Gegenwertmittel waren also eine sehr wichtige Hilfe. Aber als die amerikanische Kongreßkommission 1952 den deutschen Wiederaufstieg »ausschließlich auf unsere ERP« zurückführte, da bedeutete das doch eine groteske Verschiebung der Größenordnungen, denn damals waren in der BRD bereits Netto-Anlage-Investitionen von 4^{1,3} Milliarden DM vorgenommen worden, während auf die weitergeleiteten Gegenwertmittel damals 2,9 Milliarden oder 70%, entfielen.

Deutschlands Teilnahme am Marshallplan bedeutete die Wiederaufnahme in die Völkergemeinschaft und hatte weltweit psychologische Folgen. Aber insgesamt konnte durch Marshallkredite pro Familie für 400 DM zusätzlich eingeführt werden. Wie schon gesagt: für insgesamt \$ 27,56 pro Kopf oder 28 DM pro Jahr während dreier Jahre. Weit mehr als Deutschland an Marshallgeldern geliehen bekam, verlor es durch seine Kohlelieferungen unter Weltmarktpreis unwiederbringlich. Schon durch diese Kohle- und Kokslieferungen war Deutschlands Beitrag zum Wiederaufbau Europas größer als der aller andern europäischen ERP-Teilnehmerländer.

Und überhaupt war es vor allem die Kohle, die zweimal innerhalb einer Generation Deutschland wieder hochbrachte. Sie ermöglichte es, die Arbeitskraft der Flüchtlinge rationell zu nutzen, und ergänzte diese Arbeitskraft entscheidend. Denn längst leben wir ja in einer Welt der Menschen und Maschinen und nicht länger der Menschen alleine. Das »Brot« unserer »Eisernen Sklaven« ist

so wichtig wie das Brot unserer Muskelarbeiter, und wenn Kohle als Grundstoff wie jeder andere gilt, so ist sie das *nicht*, denn in jedem Klumpen Kohle steckt ebensoviel Kraft, wie ein Mensch aufwenden müßte, der 60000 Zentnersäcke auf einen Wagen lädt. Und das merkte man 1945 wie nie zuvor. Wie Heinrich Kost es sagte: »Es war die Zeit, da allen klar wurde, daß Kohle der Grundstoff in des Wortes wahrer Bedeutung ist, ohne den sich ein Leben der Zivilisation nicht führen läßt.«

Die Schlüsselstellung der Kohle wird auch heute wieder verkannt. Aber ohne Kohle gibt es nach wie vor kein Eisen und keinen Stahl. Sie ist indirekt für all unsere Transportmittel so unentbehrlich wie für die Landwirtschaft, das Bauwesen oder die Chemie. Ohne Kohle sind keine Düngemittel herzustellen, die im Durchschnitt das Zweieinhalbfache ihres Eigengewichts an Kohle erfordern; ohne Kohle gibt es keinen Zement, und auch jedes Tausend Ziegelsteine bedeutet einen Verbrauch von 300 Kilo Steinkohleeinheiten. Da erfordert jeder Quadratmeter Fensterglas 3 Kilo Kohle, jede Tonne Zeitungspapier 700 Kilo und jede Tonne raffinierten Zuckers 800 Kilo. Da stecken in 100 Kilo Mehl 12 Kilo Steinkohle oder ihr Gegenwert und in jedem Herrenanzug aus Naturwolle 16 Kilo. Mehr als 200000 verschiedene Produkte hängen auch im »Ölzeitalter« oder im »Atomzeitalter« unmittelbar oder mittelbar von der Kohle ab.

Und das merkten 1945 nicht nur alle Deutschen, sondern ganz Europa. Auch Deutschlands Nachbarn mußten Kohle haben - und so konnten auch Deutschlands erbitterteste Feinde seine Zechen nicht stilllegen. Da die Kohle nicht ohne Bergleute zu gewinnen ist, mußte man diese durch ausreichende Nahrung arbeitsfähig erhalten. Das zog Hungrige von überallher an. Die Fluktuation war groß, weil die Berufsfremden nur so lange in den Bergwerken blieben, wie sie mußten. Aber gerade dadurch bekamen viele Hunderttausende Bergbau-Rationen, kamen sie wieder zu Kräften, und dadurch wurde der Bergbau zum Reservoir Arbeitsfähiger für alle deutschen Industrien. Kohle kann nicht gefördert werden ohne Stahl in hunderterlei Form. Wollte man Kohle haben, mußten die Zulieferer des Bergbaus am Leben gelassen werden. Da mußte man auch die gesprengten Brücken wieder herstellen und das Transportwesen überhaupt in Ordnung bringen. Und so war im Dezember 1947 die deutsche Stahlquote bei 10,7 Millionen Tonnen angelangt. Kohle mußte exportiert werden, und zwar zu Zwangspreisen. Aber nur sie ermöglichte lange den Kauf lebenswichtiger Einfuhrsgüter, denn Kohle machte in den ersten Nachkriegsjahren acht Zehntel aller deutschen Exporte aus.

Nur durch den eigenen Koks kam die deutsche Stahlindustrie wieder in Gang, und wohin sonst man blickt: Mit der Kohle begann der deutsche Wiederaufstieg.

Alles schien 1945 verloren. Aber unser »Schatz im Keller« war erhalten geblieben, und als es zum Demontage-Stopp kam und die deutsche Industrie wieder arbeiten durfte und als es durch den Marshallplan schließlich auch zur europäischen Integration kam, da waren die 65 Milliarden Tonnen Ruhrkohle eine Kraftreserve, gegenüber der alle Marshallplan-Milliarden rasch verblaßten. Da erwies sich das Ruhr-Revier rasch wieder als das Herz Europas. Und dieses Herz pumpete so viel neues Blut in die Adern unseres Kontinents, daß der heute zu den wichtigsten Wirtschaftsregionen der Erde gehört.

22 Der Schatz im Keller

DEUTSCHLANDS WIEDERAUFSTIEG DURCH SEINE KOHLE

f

Das Revier an der Ruhr umfaßt rund viertausend Quadratkilometer, die unaufhaltsam zu einer Stadt zusammenwachsen; kaum noch jemand weiß, wo Essen aufhört und wo Mülheim, Duisburg oder Oberhausen, Gelsenkirchen oder Bochum beginnen. Das ist nun eine »Agglomeration«, dreimal größer als Greater London, und mit so vielen Menschen wie in New York leben. Menschen jedoch, die zum Unterschied von diesen Weltstadt-Bevölkerungen ungleich mehr produzieren, als sie verbrauchen. Die hier das intensivst arbeitende Industriegebiet der Erde schufen: Das Ruhrgebiet umfaßt nur ein Fünfzigstel des Bundesgebietes. Aber hier leben ein Neuntel aller Bewohner Westdeutschlands, 1 230 auf dem Quadratkilometer statt des westdeutschen Durchschnitts von 235. Die Ruhr, das bedeutet neunzehn Zwanzigstel aller Steinkohle der Bundesrepublik, drei Viertel allen Stahls, mehr als ein Viertel allen elektrischen Stroms.

Und das Revier an der Ruhr, das war 1945 anscheinend ein einziger großer Trümmerhaufen, ein riesiger Leichnam mit bloßgelegten Rippen.

Aber wie Heinrich *Hauser* es sagte: »Der auf Tod und Leben verwundete Mensch sinkt in eine tiefe Ohnmacht. Freund und Feind halten ihn bereits für tot, denn da ist keine sichtbare Lebensregung mehr.. . Aber die Sinne sind wach.. . , haben nur ihre Richtung umgekehrt. Auf die innere Festigung des Lebens sind nun alle Energien ausgerichtet . . . Und wird die tiefe Krise siegreich überwunden, so lösen sich die Sinne aus der inneren Konzentration, wenden sich wiederum zur Außenwelt: der Verwundete erwacht aus seinem Koma, er schlägt die Augen auf; man darf hoffen, daß er leben wird . . .«

»Oft und oft habe ich an dieses Gleichnis denken müssen in den Jahren, da der bombenwunde Leib des Ruhrreviers in seiner tiefen Ohnmacht lag, da man im Ausland diskutierte, ob es nicht am besten sei, den großen Verwundeten sterben zu lassen, den Kadaver abzudecken, seine stählernen Knochen zu verschrotten... Und doch hat hier das Leben seinen größten Sieg über den Tod errungen. Unmittelbar nach den Bomben haben die vitalen Kräfte dieses Körpers sich zu seiner inneren Festigung in seinen Berg-

werken gesammelt; von den Stollen und Festen sind sie emporgestiegen in die Trümmerwelt. Man sah es nur nicht, weil die Oberfläche wie tot dalag ...

Furchtbar waren die Luftkriegs-Verheerungen in diesem dicht-bebauten Gebiet gewesen. Aber was immer an der Oberfläche des Reviers geschaffen wurde, hatte seine Wurzeln tief im Untergrund. Worauf es hier wirklich ankam, das entstand schon vor vielen Jahrmillionen, das sind die 65 Milliarden Tonnen Steinkohle, die hier schon weniger als 100 Meter tief liegen, und die weiteren 56 Milliarden, die es bis 1500 Meter Tiefe gibt. Das Unsichtbare war und ist hier »das Treibende«, das 2900 Meter mächtige Steinkohlegebirge mit seinen 80 Flözen, das auch heute erst zu einem Viertel durch Schächte aufgeschlossen ist und das drei Viertel der besten Kokskohle von ganz Europa birgt.

Denn längst ist ja, wie gesagt, unsere Welt eine Welt der Menschen und Maschinen, und trotz Öl und Atomenergie bleibt die Kohle das wichtigste »Brot der Maschinen«, ist sie ja nicht nur der einzige Energieträger, den wir in ausreichenden Mengen selber haben, sondern auch ein unentbehrlicher Grundstoff der Stahlindustrie und ein unentbehrlicher Chemie-Rohstoff. Wenn heute dreieinhalb Milliarden Menschen Lebensmöglichkeiten haben, während *Maithus* vom Ende der Welt sprach, als es kaum 600 Millionen gab, so nur, weil wir inzwischen die Naturkräfte entsprechend nutzen lernten, die uns helfen, alles Nötige zu erarbeiten. Ohne unsere Maschinen stünde unsere heutige Welt still, denn »Eiserne Sklaven« leisten nun im Weltdurchschnitt das Hundertfünfzigfache jedes Menschen aus Fleisch und Blut, und Deutschland ist reich, weil sie da fast das Achthundertfache leisten.

Der Mensch bleibt ein Wunderwerk der Natur; er hat ja all seine Helfer erfunden. Aber rein körperlich kann er längst nicht mehr mit seinen Maschinen konkurrieren. Wird er nur als »Muskelmotor« verwendet, so ist er völlig »unrentabel«, denn sein »Wirkungsgrad« beträgt nur zwei Prozent: In verwertbare Arbeit können wir bestenfalls ein Fünfzigstel der Nahrung umsetzen, die wir zum Leben brauchen, den Rest »verleben« wir. Wir brauchen zudem diese Nahrung in einer ganz bestimmten Form, und Brot, Fleisch und Gemüse kosten im Durchschnitt zehnmal soviel wie die gleiche Kalorienmenge in Form von Kohle oder Öl. Die schlechteste Maschine aber hat einen Wirkungsgrad von 15%. Ist also siebzigmal rentabler als der Mensch und braucht dazu keinen Schlaf, braucht nicht täglich neu ihren Arbeitsplatz aufzusuchen,

hat keine Kinder großzuziehen und für Lehrer, Soldaten, Politiker und Pensionäre zu sorgen. Und werden all diese Faktoren berücksichtigt, so beträgt im Weltdurchschnitt die verwendbare Muskelleistung eines Menschen nicht mehr als 100 Kilowattstunden im Jahr, die der deutschen Gesamtbevölkerung also noch keine sechs Milliarden. Allein der westdeutsche Stromverbrauch aber beträgt nun etwa 160 Milliarden kWh oder 2750 pro Kopf: Eine Fingerbewegung, und jedem von uns dienen 27 unsichtbare Helfer. Insgesamt beträgt der deutsche Energieverbrauch schon ohne Nahrung, d. h. ohne die gewaltigen Mengen Sonnenenergie, die die Landwirtschaft gewinnt, rund 300 Millionen Tonnen Steinkohleeinheiten jährlich, und das kommt, wie gesagt, der Hilfe von etwa 800 »Eisernen Sklaven« für jeden Deutschen gleich. Und wenn die ausfallen

Auch die raffiniertest ausgedachte Maschine wird zu Schrott, sobald »das Treibende« - die »Energie« - fehlt. Deutschland wurde zu einer der bedeutendsten Industrie-Nationen der Erde, weil es - wie England und die USA - gewaltige Kohlenvorräte besitzt und Wissen und Können genug, um sie zu nutzen. Deutschlands Kohlenförderung stieg von 300000 Tonnen im Jahre 1810 auf 18 Millionen Tonnen 1937. Das bildete die Grundlage seiner Industrialisierung und seiner Exportkraft, denn jede Tonne Kohle kommt im Durchschnitt 815 Kilowattstunden gleich, diese Vorkriegsförderung also einer unsichtbaren Arbeiterarmee von 2077 Millionen Menschen. Im Jahre 1945 aber konnten nur 4 Millionen Tonnen Kohle gefördert werden. Damit fielen 800 Millionen dieser »Eisernen Sklaven« aus. Und dadurch verschwand Deutschland nicht nur von den Weltmärkten, da drohte alles Leben stillzustehen, konnte ja, wie gesagt, genug Stahl ebensowenig hergestellt werden wie genug Fensterglas, genug Mehl sowenig wie genug Zement. Da waren der große Hunger und die große Kohlennot identisch, schien das Ende Deutschlands gekommen.

Kaum jemand erinnert sich heute an diese Jahre. An die immer häufigeren Stromsperrungen und daran, daß die nun im Neonglanz strahlenden Ladengeschäfte nur während der Tageslichtstunden Offenhalten durften. Keinerlei Hausbrandkohle konnte zugeteilt werden, und so meldete z. B. am 4. Dezember 1946 die »Süddeutsche Zeitung«: »Um ihnen Gelegenheit zu geben, wenigstens ein paar Stunden am Tag warm zu verbringen, hat die Stadtverwaltung vorerst 70 Wärmestuben eröffnet, die 50000 Menschen Platz bieten... Alte und kränkliche Leute können abends sogar

ihre mitgebrachten Wärmflaschen mit heißem Wasser füllen und so ein wenig Wärme in ihr kaltes Heim tragen. . . « Zwei Monate später gab es auch für diese Stuben keine Kohle mehr. Da wurde überall die Kohlennot so akut, daß z. B. der Hamburger Senat am 11. 3. Februar 1947 amtlich mitteilte: »Die Polizei hat während der abgelaufenen 24 Stunden 714 Kohlendiebe festgenommen, darunter einen Staatsanwalt und einen Geistlichen. . . « Am 19. Februar heißt es: »Zum Schutz der Hamburger Kohlentransporte sind jetzt 200 Polizisten eingesetzt . . . Dennoch ist dieser Schutz völlig unzureichend . . . « Und Senator E. Luth berichtet im »Neuen Hamburg«: »Trotz stärkster Stromeinschränkungen ist der Kohlenvorrat am 15. Januar 1947 auf den Bedarf von drei bis vier Tagen zurückgefallen. 640 Betriebe mit 27000 Beschäftigten sind wegen Kohlen- und Strommangel stillgelegt, viele andere führen nur Kurzarbeit durch. In den ungeheizten Wohnungen friert das Waschwasser, ein und die Frostschäden werden immer größer . . . 8. Februar: Schwarzer Tag! Die Schulen, die ihren Unterricht gerade erst wieder aufgenommen haben und die Kinder tagsüber warm unterbrachten, müssen wieder geschlossen werden . . . 13. Februar: Auch der Hochbahn-Ring muß stillgelegt werden . . . 4. März: 40000 Stromarbeitslose Da eine entsprechende Holzversorgung ebenfalls nicht zu erreichen war, können nun Zehntausende von Haushalten in Hamburg . . . nur eine oder zwei Mahlzeiten pro Woche kochen . . .

An der Ruhr hatten schon im Oktober 1946 mehr als 20000 Stahlarbeiter entlassen werden müssen, stellten die Engländer des Kohlenmangels wegen den Betrieb von fünf großen Stahlwerken ein. Aber da erkannten sie auch, daß Bergleute nicht Arbeiter wie irgendwelche andern sind, ließ man sie nicht länger hungern, kam es zu »Anspornprämien« in natura, die dem Bergbau Hunderttausende neuer Arbeitskräfte brachten. Und deren Leistung wurde entscheidend: Jeder Muskelarbeiter stellt, wie gesagt, das Äquivalent von jährlich etwa 100 kWh verwertbarer Arbeit dar. Auch der Bergmann leistet selber nicht mehr. Aber er setzt mit dieser Leistung die Energien der Kohle frei. Und so leistet ein Bergmann de facto nicht 100 kWh jährlich, sondern schon bei 500 Tonnen Kohleförderung (die längst keinen Rekord mehr darstellt) 4,5 Millionen kWh. Das heißt, jeder Kumpel leistet, was 45 000 »gewöhnliche« Arbeiter leisten. Und darum ist es nicht das gleiche, ob eine Zeche geschlossen wird oder eine Fabrik, ob Werftarbeiter abwandern oder die eines Bergwerks, ob die Kohlenförderung eines Landes schrumpft oder seine Schallplattenher-

stellung. Und darum auch wirkten sich seit 1947 die »Bergmannsprämien« ganz anders aus als eine (damals zudem völlig unmögliche) allgemeine Erhöhung der Rationen. Denn der Bergmannsberuf ist ein Urberuf. Urschöpferisch für alle andern Industrien und wahrhaft lebenserhaltend.

Seit an der Ruhr 1841 der Tiefbau begann, entstand hier ein unterirdisches Labyrinth des Fleißes, das einzigartig auf der Welt ist und das 500, 1000 und zum Teil schon 1200 Meter unter der Erde liegt: Das Netzwerk der Stollen und Strebe, die strenggeordnete, farb- und frauenlose Welt der Kohle, in die mit 70 Stundenkilometern Fahrt die zitternd-wippenden Förderkörbe tauchen. Die Welt der donnernden Schüttelrutschen und zischend-jaulenden Preßluftwerkzeuge. Des träufelnd-tropfenden, unsichtbar sickernden Wassers, das einen Schacht »ersaufen« lassen kann binnen weniger Tage. Das sich mit dem Kohlenstaub zum »Sumpf« verbindet und ein einmal stillgelegtes Bergwerk rasch für immer unbrauchbar macht und zu dessen Beherrschung heute rund 5300 Kilometer Wasserleitungen in den Ruhrzechen liegen. Denn für jede Tonne Kohle müssen vier bis fünf Kubikmeter oder fünf bis sechs Tonnen Luft niedergebracht und rund tausend Liter Wasser gehoben werden. 5300 Kilometer, das ist die zehnfache Entfernung Essen—London.

Aber das ist wenig für Ruhrbegriffe. Denn seit hier der Tiefbau begann, wurde ein unterirdisches Verkehrsnetz von 6 800 Kilometer Länge geschaffen, Verbindungen, weit länger als der Abstand zwischen Essen und New York. Und da liegen nicht nur Wasserrohre und Schienen, sondern auch 7000 km Hoch- und Niederdruckleitungen und ebenso lange Starkstrom-Kabel. Die Verbindung zwischen dieser Kohlen- und der Oberwelt stellen die Schächte dar. Seit 1839 im Essener Bezirk das erste und bald darauf bei Bochum das zweite Kohlevorkommen durch Tiefbohrungen gefunden wurde, entstanden im Ruhrgebiet rund 500 Schächte, die zusammen über 300 Kilometer tief sind. Und wenn (las wie eine beliebige technische Feststellung klingt, so war dazu (loch das Riskieren riesiger Kapitalien und geradezu unvorstellbare Arbeit erforderlich. Denn auch mit modernsten Hilfsmitteln ist eine Schachthanlage nicht in weniger als sechs Jahren zu erstellen, und ehe sie ihre Maximalförderung erreicht, vergehen zehn bis fünfzehn Jahre. Zu solch einer Schachthanlage, auch wenn sie nur 1000 Tonnen täglich fördert und nicht wie die rationellsten 15 000 bis 25 000 Tonnen, gehören ein Kraftwerk und eine Kokerei, gehören Nebenbetriebe und Bergarbeiterwohnungen, und so kostet sie jetzt mindestens 400 Millionen Mark, meist mehr als

eine halbe Milliarde. Und soll die heutige Ruhrkohlenförderung beibehalten werden, so muß jedes Jahr ein neuer Schacht niedergebracht werden, denn Kohle wächst bekanntlich nicht nach, das Revier »wandert«, an die Stelle ausgekohlter Flöze müssen neue treten.

Und natürlich sind Schächte erst der Beginn einer Bergwerkeinrichtung. Da müssen Sohieuerschläge - die Hauptförderstrecken der Kohle - angelegt werden, von denen es heute im Ruhrgebiet 4000 Kilometer gibt, Tunnels, die insgesamt einem Tunnel von Berlin nach Omsk entsprechen. Ganze Gebirge müssen unterirdisch verlagert werden, ehe Kohle gefördert werden kann, und so ist diese »Untertagefabrik« das Werk von fünf Generationen, nicht von einer. Und hier muß ununterbrochen weitergearbeitet werden, wenn der Kohlenstrom nicht versiegen soll.

Und das war 1945 das Problem. Trotz des Bombenhagels war kein einziger Förderturm zerstört worden, und obwohl das Revier zum Teil Kampfgebiet war, fiel keiner durch Erdbeschuß aus, und insgesamt verringerte sich die Zechenkapazität durch Kriegseignisse nur um knapp drei Prozent.

Auch im Revier kroch das Grauen über die Trümmer, kam es im Fieber des Untergangs zu Wahnsinnstaten. Da wurden in Dortmund Fremdarbeiter mit Stacheldraht gefesselt in einen Park geführt und erschossen. Da verlangte Martin *Bormann* zwei Wochen vor Kriegsende, daß alle Fremdarbeiter, Frauen wie Männer, unter Tage gebracht und in den Gruben eingesperrt würden, »um etwaige Revolten zu verhindern«, und allein im Ruhrbergbau arbeiteten damals 148000 Ausländer. Der Befehl wurde nicht ausgeführt, vorgegeben, das Einfahren so vieler Menschen sei wegen der befohlenen Zerstörungen nicht mehr zu bewältigen. Diese Zerstörungen aber wurden auch hier auf Drängen *Speers* und der Kohle-Verantwortlichen *Sogemeier* und *Tengeitminn* nicht durchgeführt. Und so waren die Bergwerke nach der Kapitulation praktisch voll intakt. Aber die Bergleute fehlten. Die Fremdarbeiter zogen ab, die erfahrenen deutschen Hauer waren gefallen oder saßen nun hinter Stacheldraht. Zwar kämten die Engländer aus ihren Lagern 35000 Bergleute aus. Aber aus den andern Zonen kamen nur wenige und aus Rußland viele erst nach zehn Jahren, und so waren Ende 1947 erst insgesamt 64000 gefangene Kumpel wieder frei. Die deutschen Arbeitsämter mußten alle 18 bis 35jährigen für den Bergbau zwangsverpflichten. Aber das waren »Ungelernte« wie die Flüchtlinge, sie setzten die Stempel schief oder auf brüchige Kohle statt auf festes Gestein; bei denen war

man nie sicher, ob sie nicht zu rauchen versuchten. Außerdem stießen sie sich immer wieder die Köpfe blutig. Die alten 1-lauer, die drei Jahre gelernt hatten, ehe man sie an die Kohle heranließ, drohten nun zu verzweifeln. Aber gab es Mitte 1945 nur 195 000 Leute in den Ruhrzechen, so Ende 1951 doch 417 000. Die lebten meist in Baracken, um die noch Stacheldraht gezogen war, aber der »galt« nun nicht mehr, samstags wurde getanzt, es gab auch Sport und »Kultur«, vor allem aber die Extrazuteilungen.

1) enn daß mit Gewalt im Revier nichts auszurichten war, hatten die Alliierten schon durch die Ruhrbesetzung der Jahre 1923-24 gelernt. Damals war Deutschland mit der Lieferung von 20000 Kubikmetern Reparations-Schrittholz und 130000 Telegraphenstangen an Frankreich im Rückstand. Der Vertrag von Versailles sah Sanktionen zur Erzwingung der »Wiedergutmachungsverpflichtungen« vor, und so hatten die Franzosen einen Vorwand, um mit eigenen und belgischen Truppen am 11. Januar 1923 in das Ruhrgebiet einzumarschieren. Von der deutschen Regierung unterstützt, traten Wirtschaft, Behörden und Bevölkerung in den passiven Widerstand gegen die Besatzung. Die MICUM wurde gebildet, die »Mission de Contrôle des Usines et Mines«, die die Kohlenzechen und Stahlwerke ausbeuten sollte; das Ruhrgebiet wurde vom übrigen Deutschland abgeschnitten, alle den Franzosen Mißliebigen deportiert und ein Terror-Regime errichtet. Aber die Belegschaften förderten kaum mehr Kohle, als für die Deputate und den Selbstverbrauch der Zechen nötig war. Die Eisenbahner schlossen sich dem passiven Widerstand an, und so wurden 1923 insgesamt 42 Millionen Tonnen Ruhrkohle gefördert statt der 114 Millionen zehn Jahre zuvor.

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es deshalb verschiedene »An-Mpornpläne«: Da klebten in allen Revier-Straßenbahnen Plakate mit einem großgedruckten roten »Nichts!« Darunter hieß es: »Warum Punktsystem im Bergbau? Durch den Bergmann Licht, Gas, Wärme, Kraft und Arbeit. Ohne den Bergmann nichts! Darum: Der Bergmann zuerst!« Da gab es in den Geschäften große Schilder neben Tellern und Schüsseln aus Steingut: »Vorrst für den Bergmann. Durch ihn bald wieder für alle!« Im März 1947 wurde im Revier über kaum etwas anderes gesprochen als her diese »Punkte«, denn die gab es nun auch für Obertage-1 'rrsonal und unter gewissen Bedingungen für Zulieferer des fclrgbaus. Zwar gehörten nur 43 Millionen der 42 Millionen Bewohner der britisch-amerikanischen Zonen zu den »Privile-

gierten«. Aber die brachten die ganze Wirtschaft wieder in Gang. Untertagearbeiter konnten seit dem 16. Januar 1947 bis 150 Punkte monatlich erringen. Sie erhielten Bezugskarten für Speck, Kaffee, Zucker, Branntwein und Zigaretten, Punkte zur Beschaffung von Textilien, Schuhen, Haushalts- und sonstigen Waren. Je nach der Schwere der Arbeit gab es »A«- bis »F«-Karten, und wenn die Kategorie »F« monatlich nur zum Bezug von 250 Gramm Kaffee und 250 Gramm Zucker berechnete, so würden auf »A«-Karten monatlich 500 Gramm Kaffee und 250 Gramm Zucker verteilt, dazu aber auch noch 750 Gramm Speck, zwei Flaschen Schnaps und 100 Zigaretten, die als Tauschmittel noch wertvoller als alles andere waren. Die monatliche Höchstzahl von 150 Punkten verringerte sich durch Fehlschichten. Wurde keine Arbeitszeit verloren, so kamen zu den Punkten noch besondere Berechtigungsscheine, dann waren 195 Punkte einen Herrenanzug und 233 einen Wintermantel wert. Da brachten 9 Punkte ein Handtuch und 53 ein Bettlaken, gab es für 30 einen zweiflammigen Gaskocher und für 10 eine Küchenlampe. Insgesamt wurden bis Ende September 1948 (als die Punktausgabe aufhörte) 623 Millionen Punkte verteilt, die einen Wert von 269,4 Millionen Mark hatten. Und in diesen 21 Monaten in runden Zahlen an Bergleute 614 Millionen Zigaretten verteilt, 4 Millionen Kilo Speck, 3,6 Millionen Kilo Kaffee, 2,4 Millionen Kilo Zucker und 12,5 Millionen Flaschen Trinkbranntwein. Und der größte Teil dieses Branntweins wurde nicht von den Bergleuten konsumiert, sondern von den Frauen aufs Land gebracht und da gegen Lebensmittel getauscht. Im Monatsdurchschnitt waren 444 000 Personen in das Punktsystem einbezogen. Und hätten die auf dem Schwarzmarkt kaufen müssen, was sie bekamen, so hätte das durchschnittlich 2000 Mark monatlich gekostet. Denn schon für 100 Zigaretten wurden damals ja 500 bis 800 Mark bezahlt.

Außer diesen Punkten hatte es dann erstmals am 28. Juni 1947 und zuletzt am 31. März 1948 für jeden Bergmann, der binnen vier Wochen seine Leistung um 16% steigerte, gratis eines der erwähnten CARE-Pakete gegeben. Da gab es eine Sonderprämie von 40 Millionen amerikanischer Zigaretten für die Erreichung einer Tagesförderung von 300 000 Tonnen, und da gab es schließlich seit dem 1. Januar 1948 das »1K-System«, das »Importwaren-Kaufmarken-System«: Vom Exporterlös der deutschen Kohle wurden je nach Leistung 18 bis 31 Dollar-Cents für Importe abgezweigt, die den deutschen Bergleuten zugute kamen, und insgesamt standen so 24 Millionen \$ für Schokolade, Butter, Büch-

senmilch, Eipulver, Gewürze, Seife etc. zur Verfügung. 32500 Tonnen zusätzlicher Lebensmittel konnten durch das »1K-System« eingeführt werden.

Und all diese Anspornpläne hatten ihre Wirkung: Betrug die Förderung vor dem Inkrafttreten des Punktsystems, im Dezember 1946, arbeitstäglich etwa 198 000 Tonnen, so erreichte sie im März 1949, bei der Beendigung der Anspornaktion, fast 330 000. Natürlich spielten auch andere Faktoren eine große Rolle, die bessere Versorgung mit Eisen und Stahl z. B. und die Verbesserung der Grubenbelieferung überhaupt. Aber die Sonderzuteilungen machten die Hamsterfahrten der Kumpel unnötig, obwohl es in Essen 1947 meist nur zwei Pfund Brot pro Woche gab. Sie ließen auch die Fehlschichten zurückgehen, die zeitweilig dem Stillliegen der Bergwerke während zweier voller Monate gleichkamen. Sie lockten vor allem immer neue Menschen in die Gruben, und das erwies sich als ein entscheidender Beitrag zur allgemeinen Wirtschafts- gesundung Deutschlands: Insgesamt konnte der Ruhrbergbau 1946-53 rund 538 000 Untertagearbeiter anwerben. Aber in der gleichen Zeit wanderten 407 000 wieder ab. Der Bergbau diente nur als Durchgangsstation, mußte ständig fünf Leute einstellen, um einen einzigen Dauerarbeiter zu gewinnen, und da die dreimonatige Grundausbildung die Zechen rund 1000 Mark pro Kopf kostete, bedeuteten diese abtrünnigen Kumpel 400 Millionen Mark Verlust. Aber sie bedeuteten zugleich einen gewaltigen Dienst, den der Bergbau der Gesamtwirtschaft leistete. Denn da die 444 000 Personen, die, wie gesagt, im Monatsdurchschnitt in das »Punktsystem« einbezogen waren, immer wieder wechselten, erhielten immer neue ausgehungerte Ostflüchtlinge, immer neue zerlumpt aus der Gefangenschaft Entlassene die Bergmannsrationen und die Bergbau-Sonderzuteilungen. Nur dadurch wurden sie wieder leistungsfähig. Und sobald sie herausgefüttert waren und wieder Kleider auf dem Leib und Schuhe an den Füßen hatten, wanderten sie in andere Industrien ab: Der Bergbau lieferte so der Wirtschaft in jedem Sinn des Wortes neues Lebens- hlut.

Der Bergbau tat aber noch weit mehr. Der bildet die Grundlage der Revier-Wirtschaft, kann aber selber auch nicht ohne diese Gesamtwirtschaft bestehen. Das Entscheidende war hier stets (das Zusammenspiel der Kräfte, das Geben und Nehmen des Verbundes: Das Revier ist ein lebendiger Organismus; wenn da nur ein wichtiges Organ ausfällt, so geht der ganze Körper zugrunde. Da gehören z. B. die Kokereien ebenso zum Revier wie die Zechen selber. Hier werden der Kohle ihre flüchtigen

Bestandteile abgezwungen und in ein Labyrinth von Rohrleitungen gepreßt. Was fest bleibt, schieben Stahlstempel als rotglühende Wabe aus den Ofenkammern, und dieser Koks füllt, mit Erz und Kalk vermennt, die Hochöfen. Deren Gichtgas wiederum heizt die Koksöfen und treibt Gebläse und andere Maschinen. Kokereien und Hochöfen sind also untrennbar miteinander verbunden. Da wird Kohle zu Strom. Der hält die Walzwerke in Gang, die den Alliierten »überschüssig« schienen. Aber ebenso die überfüllten Straßenbahnen des Reviers mit ihren gut 2000 km Oberleitungen, ohne die die Kumpel nicht zur Arbeit kommen. Der gleiche Strom gibt den Zechen nachts den Anschein von Märchenschlössern und hebt die Förderkörbe hoch. Da hat die Kohle längst auch Benzol für die Lastwagen geliefert und Teer für die Straßen. Aber auch Teer und Benzol alleine sind nicht zu gewinnen, gleichzeitig muß Gas gewonnen werden, und das versorgt unzählige Haushaltungen ebenso wie Glasfabriken oder Chemiewerke. Gewaltig ist hier das Hand-in-Hand der Energien, das Geben und Nehmen, deshalb konnten die Zechenkraftwerke und die Kokereien nicht demontiert werden.

Den Siegern kam es nur auf die Kohle an. Die mußten sie haben, und die mußte ganz Europa haben, denn waren (ohne die Sowjetunion) 1937 in Europa 580 Millionen Tonnen Kohle gefördert worden, so waren es 1946 nur 398 Millionen. England, das früher der große Kohlen-Exporteur gewesen war, noch knapp vor dem Zweiten Weltkrieg 30 bis 40 Millionen Tonnen im Jahr ausführte, kaufte nun Kohle nicht nur in Amerika, sondern sogar in Indien und Nigerien. Frankreich, das immer schon der große Kohlenimporteur des Kontinents war, förderte nun selber halb so viel wie vor dem Krieg, mußte Ruhr-Koks haben, wenn seine Stahlindustrie nicht stillliegen sollte. Und wenn Amerika auch liefern wollte, es gab bis 1948 keine Dollars, und es gab auch später nicht genug Schiffsraum.

Die Ruhrkohlenförderung mußte also mit allen Mitteln gesteigert werden. Aber hier hieß es: »Alles - oder nichts!« Die Alliierten bekamen die Kohle nur, wenn sie die gesamte Ruhrwirtschaft leben ließen. Jetzt erwies sich die *Macht* des Verbunds, nicht nur seine Rentabilität. Der Kohlenmangel zwang die Alliierten, Hunderte Betriebe von den Demontagelisten zu streichen, rettete schließlich auch die Zulieferer des Bergbaus. Und nicht nur sie. Die Kohle erwies sich nicht nur mittelbar, sondern nun auch unmittelbar als Kultur- ebenso wie als Wirtschaftsfaktor. Denn es war z. B. die Recklinghauser Zeche Ewald/König Ludwig, die

die Hamburger Staatsoper erhielt und durch die die Ruhrfestspiele zustande kamen.

Und beweist nicht schon dieser eine »Leib-Seele-Zusammenhang«, wie untrennbar heute Wirtschaft und Leben, Energieversorgung und nationale Existenz sind? Wie heute jeder von uns von jedem andern abhängt?

23 Alles oder nichts!

DIE RETTUNG DES RUHR-REVIERS DURCH DEN »VERBUND«

Der Augenzeuge Kurt *Dörnemann* berichtet: »Im bösen, eisigen Winter des Jahres 1946 erhielten die Männer vom Betriebsrat der Recklinghauser Zeche Ewald/König Ludwig einen Hilferuf des Inhalts: Könnt ihr uns nicht Koks schicken? Sonst friert die hydraulik unserer Hamburger Staatsoper ein und auf Jahre wird unser Theaterleben vernichtet. Da saßen sie dann, Stanislaus Jendrowiak, Heinrich Engelbach, Johannes Kampmeier und Direktor Wittek, und drehten den Hilferuf hin und her. Die Geschichte war wahrlich nicht einfach, denn Kohle und Koks waren damals Gold, und die Besatzungsmacht kontrollierte die Forderung höchst genau. Auch Sonderschichten wären für diesen Zweck nicht genehmigt worden. Doch traf es sich glücklicherweise, daß in jenen Tagen auf Ewald/König Ludwig zufällig keine Brückenwaage vorhanden war. Die englischen Fahrer ließen sich ihre Autos vollschütten, und wenn die Federung das vorgeschriebene Belastungsmaß anzeigte, dann riefen die Tomies >stop< - aber die auf dem Bezugschein angegebene Menge war an diesem Punkt fast nie erreicht. So blieb stets >ein bißchen< Koks übrig - und damit halfen die Bergleute den Hamburger Theaterleuten, obwohl die hierfür Verantwortlichen damit in jener hart regierten Zeit kein kleines Risiko eingingen. . .«

Ober das Weitere berichtet der Recklinghausen Oberstadtdirektor Herr *Michaelis*, der im Frühjahr 1947 mit dem Oberbürgermeister *Hitler* zur Schachanlage Ewald/König Ludwig gebeten worden war: »Wir trafen dort Direktor Dr. *Hillenbrand* und einige andere Herren der Verwaltung und des Betriebsrates der Zeche sowie die Herren *Otto Burmeister*, *Mendi* und *Zotmann* als Vertreter der Künstler der Hamburger Staatstheater. Es wurde uns folgendes mitgeteilt: Im vergangenen Winter habe die Zeche unter persönlichen Opfern der Belegschaft den Hamburger Staatstheatern Koks geliefert. Diese Lieferung sei für die Hamburger Theater eine Lebensfrage gewesen.. . Und deshalb hätten die Hamburger als Dank versprochen, im Sommer nach Recklinghausen zu kommen, um vor der Belegschaft der Zeche zu spielen. Dieses Versprechen hätten die Staatstheater auch wahr gemacht und sich mit ihrem gesamten Ensemble - etwa 100 Menschen -

angemeldet. Da erst sei sich die Zeche über den Umfang des Angebotes klargeworden und glaube nicht, der Sache organisatorisch gewachsen zu sein. Insbesondere sei die Unterbringung und Verpflegung einer so großen Zahl von Menschen - man muß die damalige Notzeit berücksichtigen - der Zeche alleine unmöglich, und ob da die Stadtverwaltung helfen könne. Oberbürgermeister Bitter erklärte sich sofort grundsätzlich bereit und schlug vor, die Aufführung im Städtischen Saalbau stattfinden zu lassen. Ich machte den Vorschlag, daß die Stadt und die Zeche die Sache halbpарт aufziehen sollten. Wenn die Stadt für die sonstige städtische Bevölkerung die Hälfte der Plätze bekomme, so könne man durch die Hergabe von Eintrittskarten genügend Bürger dazu bringen, die Mitglieder des Ensembles in Privatquartiere aufzunehmen. . .«

Und so geschah es. Die Zeche organisierte einen Bergmanns-Eintopf. Die Stadt sorgte für eine zusätzliche Brottration. Der Hamburger Senat deckte die Reisekosten. Und der Abend wurde so schön, daß aus dem spontanen Dank eine Dauereinrichtung wurde: die Ruhr-Festspiele. Denn mit den Hamburgern war ihr Bürgermeister Max *Brauer* gekommen. Der stellte sich auf die Treppe der Suderwicher Förderanlagen und rief: »Festspiele in Salzburg, weshalb nicht Festspiele in Recklinghausen?«

Heute sind diese ein Begriff und weltweit berühmt, und so sah sie auch ein junger Besatzungssoldat aus Texas, und der ging zur Stadtparkasse Recklinghausen und zahlte 25 \$ auf ein Sparbuch ein, das keinen Namen trug, wohl aber den Verwendungszweck: »Konto für ein Festspielhaus der Ruhrfestspiele«. Denn der Städtische Saalbau war viel zu klein für all die Menschen, die hier im Revier Goethes Faust und Shakespeares König Lear, Schillers Don Carlos und Kleists Amphitryon hatten sehen wollen, Gogols Revisor und Lessings Nathan der Weise und all die andern Schätze, die hier nun Jahr für Jahr geboten wurden. Als ein Schauspieler von dem Amerikaner hörte, verzichtete er zugunsten des Festspielhauses auf seine Gage. Da verpflichtete sich ein Beamter der Stadt, auf Lebenszeit zwei Mark monatlich auf das namenlose Konto einzuzahlen. Und da beschloß am 20. Januar 1959 der Betriebsrat der Hoesch-Gesellschaften, für den Bau eine Mark pro Mann, rund 52000 DM, zu spenden.

Kohle wurde in den Notjahren für vielerlei getauscht. Aber »Kohle für Kunst - Kunst für Kohle« gibt es doch wohl nicht so bald anderswo als in Deutschland, das wegen seines Materialismus heute so sehr verschrien ist. Und das beweist zugleich, wie vielfach verstrickt heute alles miteinander ist, wie wir alle von

allen andern abhängen, und daß das große Zusammenspiel der Kräfte das Entscheidende ist.

Und nur durch das Zusammenwirken der verschiedenartigsten Kräfte war ja auch das Ruhrrevier zu dem geworden, was es heute ist: Kaiser Augustus wurde berichtet, das sei »ein unterholzärmer Urwald mit sumpfigen Niederungen, voll von Bären und Wölfen, und nur wenigen Lichtungen, auf denen Gerste und Flachs geleiht«. Das waren aber auch im Jahre 1826 (als Fürst Pückler-Muskau nach Essen reiste) noch »prachtvolle Eich- und Buchenwälder, die überall fruchtbarsten Boden bekränzen... Orte wie Stehlen an der Ruhr, wie gemacht, um sich vom Getümmel des 19. Lebens in heitere Einsamkeit zurückzuziehen. .

Kohle wurde hier zwar seit Jahrhunderten gefördert. Aber nur im Süden und in Tagebauen oder kleinen Stollenbetrieben. Erst im zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts wurden die ersten Schächte wiedergebracht, erst Mitte des vorigen Jahrhunderts begannen die Hüttenwerke der Landschaft eine neue Note zu geben, erst 1880 heißt es vom Vest Recklinghausen: »Hier beginnen nun neueste Technik und Maschinenmenschen neben Bauern und schollenverbundenen Pfahlbürgern zu leben, ältestes Leben ungeschwächt neben modernstem. .

1) Wenn es hier Kohlevorkommen gibt, die zu den reichsten der Welt gehören, so liegen sie unter einer Mergeldecke, die durchstoßen werden mußte, ehe man diese Kohle fördern konnte. Das aber hatte erst Sinn, als mit Hilfe von Dampfmaschinen die Wasserhaltung gesichert und entsprechende Seil-Förderanlagen beschaffen werden konnten. Andererseits machten erst die tiefliegenden, reichen Kohlevorkommen den Masseneinsatz von Dampfmaschinen, damit die Industrialisierung Westdeutschlands möglich. Erst Eisenbahnen vermochten die jetzt geförderten großen Kohlenmengen entsprechend zu verteilen - und erst diese Kohle lieferte den neuen Eisenbahnlinien die nötige Massenfracht. 1) Erst Kohle und Eisen hielten auch die Menschen im Land, die

erst ausgewandert wären: 600 000 Menschen zogen allein zwischen 1875 und 1910 ins Ruhrgebiet, während im gleichen Zeitraum 1,7 Millionen Deutsche nach Übersee gingen. Und daß das Revier so das Amerika Deutschlands wurde, war noch weit wichtiger als alles andere. Denn hier entstand ein Schmelztiegel, eine riesige »Schule der Nation«, dieser »beweglichste aller A 11 Eisenhaufen« bildete die große Lehrwerkstätte vor allem für die Deutschen der Ostgebiete: Im Jahre 1825 lebten hier 244 500 Menschen. 1937 waren es rund vier Millionen. Aber das war nur die »Bilanz« einer Bevölkerungsbewegung ungleich größeren

Ausmaßes, »umgesetzt« wurden in diesem Zeitraum mindestens 140 Millionen, die hier zu- oder abwanderten. Genaue Erhebungen führte z. B. die Stadt Gelsenkirchen durch (die im Jahre 1871 knapp 8000 Einwohner hatte und heute mehr als 400 000 zählt), und die ergaben, daß in den Jahren 1927-37 hier 254 000 Menschen zuwanderten und 309 000 abwanderten - und es im Stadtgebiet selber über 400 000 Umzüge gab. Und mehr oder weniger war es überall im Revier so, oft wechselte hier binnen einem Jahr jeder dritte Haushalt seine Wohnung, blieben die Familien im Durchschnitt nur drei Jahre am gleichen Ort, denn hier gab es Aufstiegsmöglichkeiten wie kaum anderswo, konnte man sich ständig »verbessern«. Und natürlich spielte auch eine Rolle, daß die Zechen von Süden nach Norden wandern, von der Ruhr, die heute weitgehend Erholungsgebiet ist, zur Lippe. Es waren diese beweglichen, aufstiegshungrigen und zähen Menschen, die das Revier schufen - und die es nach 1945 retteten. Und die damit Europa retteten.

Die Kohle liegt seit Jahrmillionen hier. Ruhr und Rhein flossen schon immer ins Meer. Aber der Duisburg-Ruhrorter Hafen z. B., der heute der größte Binnenhafen der Welt ist, ist Menschenwerk wie Stollen und Schächte auch. Zwanzig weitflügelig ins Land greifende Hafenbecken wurden hier gegraben, die 440 Kilometer Lade-Ufer haben. Diese Kais abzugehen, würde bei täglich zehnstündigem Fußmarsch mehr als eine Woche erfordern. Sie erstrecken sich heute über eine Entfernung, die die zwischen Duisburg und Paris übertrifft. Da gibt es nun 420 Kilometer Hafengeleise, Schienen genug, um Stuttgart mit Köln zu verbinden. Am Hafenmund fahren die Schleppzüge hier meist in Viererreihen - und unter 30 verschiedenen Flaggen. Und meist werden hier am Zusammenfluß von Rhein und Ruhr jährlich 30 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen, während es in den Häfen des Ruhrgebiets insgesamt 1963 über 70 Millionen Tonnen waren.

Das aber trug entscheidend dazu bei, daß Rotterdam zum größten Seehafen der Welt wurde, denn zahllose Schleppzüge und heute mehr und mehr Schub-Einheiten gehen von Ruhrort nach Rotterdam und von Rotterdam nach Ruhrort, das ganze Revier und das ganze Rheingebiet ist eine ungeheure Frachtquelle. Wenn 1872 das erste Handelsschiff den »Neuen Wasserweg«, die schleusenlose Verbindung Rotterdams mit der Nordsee, befuhr und dieses »Tor Europas« einen Umschlag von einer Million Tonnen hatte, so wurde 1963 die hundertste Million überschritten, war Rotterdam nun vor New York der bedeutendste Hafen der Erde. Und da war der Rhein nun die bedeutendste Wasserstraße der Erde,

sein Transportvolumen mit gut 160 Millionen Tonnen hundertmal größer als vor drei Generationen und mehr als zweieinhalbmal größer als das des Panama-Kanals. Dank dem Revier. Aber auch (lank dem Schweden Alfred Nobel, der 1863 das Dynamit erfand, denn erst mit dessen Hilfe konnten die Felsenriffe im Binger Loch und zwischen Bingen und Koblenz weggesprengt werden, erst 1869-88 wurde hier eine gefahrlose Fahrtrinne geschaffen.

Zusammenhänge und Wechselwirkungen. Kaum je denkt man an sie. Aber auch nach 1945 waren sie wiederum das Entscheidende. Da war die Kohlenförderung der Ruhr nicht herauszulösen aus dem Leben des Reviers, und da blieb den Alliierten keine Wahl, da mußten sie schließlich die Normalisierung der Stahlerzeugung dulden, wenn sie Kohlen haben wollten, da mußten sie für die Normalisierung der Transporte sorgen, denn Kohle ist auch heute noch das bei weitem wichtigste Massengut in der Bundesrepublik, rund ein Viertel aller Eisenbahn- und Linnenschiffsfracht besteht aus Kohle, und im Ruhrrevier sind es 57%.

Da lagen zahllose Rangierbahnhöfe in Trümmern. Aber sobald man sie für die Kohle wiederaufbaute, dienten sie auch andern Gütern. Duisburg-Ruhrort war 1945 nur mehr ein Schiffs-1 richthof, 323 gesunkene Fahrzeuge blockierten den Hafen. In seinen Zufahrten lagen gesprengte Brücken wie in fast allen Wasserstraßen Deutschlands. Und so mußte der DEMAG in 1)uisburg die Erlaubnis zum Bau von Spezialkranen gegeben werden, um die Trümmer zu entfernen, und die DEMAG baute auch anderes. Da zogen keuchende Schlepper schwere Kohlenkähne vorsichtig an halb aus dem Wasser ragenden Wracks vorbei. Diese verrosteten Wracks waren deutsch, die Fahrenden Ircmde. Diese aber drängten nun auf die Wiederherstellung normaler Verhältnisse, und der Kohle wegen sandten die Amerikaner auch Waggons, und wenn statt der 27 000 Waggons, die vor dem Krieg im Revier tagtäglich beladen oder entladen wurden, es 1945 nur 3700 waren, so 1947 bereits wieder 19 000.

Und immer neue Konzessionen mußten die Sieger machen. 1)a mußte schon 1946 der Kohle wegen die Demontageulitik revidiert werden, denn damals standen allein in Nordrhein-Westfalen 97 Großbetriebe auf der Demontageliste, die mit Aufträgen des Ruhrbergbaus voll beschäftigt waren und bereits Lieferfristen bis zu 30 Monaten hatten. Wie für die lkrleute mußte für den Zechenbedarf gesorgt werden, denn die 1 ördertürme begannen zu rosten, die neueingestellten Kumpel brauchten Grubenlampen und Arbeitskleidung, Glühlampen waren für den Zechenbetrieb so völlig unentbehrlich wie Draht-

seile, Kabel, Förderbänder, oder Druckluftschläuche. Zur Förderung einer Tonne Kohle wurden vor dem Krieg durchschnittlich vier Kilo Eisen und Stahl gebraucht. Da jahrelang Mangel herrschte, immer mehr Reparaturen nötig wurden, betrug der Minimalbedarf 1947 über 1 Kilo, und für den mußte gesorgt werden, darauf drängte nun Dänemark, das Kohle in Südafrika kaufen und so Shilling mehr Fracht als vor dem Krieg zahlen mußte, ebenso wie Schweden, das Kohle vom russischen Donbas holte, wie Norwegen und Italien und ein Dutzend anderer Staaten. Da mußten die Sieger schon 1945 die »German Mines Supplies Organization« gründen, und deren Kohle-Zuteilungen sorgten sehr bald dafür, daß Ziegeleien und Zementfabriken und Hunderte andere Unternehmen wieder arbeiten konnten - und daß die nicht nur den Bergbau belieferten, sondern (wenn auch nicht immer legal) sehr viele andere ihrer Kunden.

Diese von den Alliierten eingerichtete Dienststelle war aus der »Bezirksgruppe Steinkohlenbergbau Ruhr der Wirtschaftsgruppe Bergbau« hervorgegangen, die bei Kriegsende in Baracken in Essen-Heisingen saß, aber die meiste Zeit im Luftschutzbunker der nahen Zeche Karfunkel verbrachte. Ihr stellvertretender Geschäftsführer war Herr *Wüster*. Im Mai 1945 erhielt der in seiner Privatwohnung den Besuch von zwei Offizieren der Besatzungsmacht, dem englischen Oberstleutnant *Starr* und dem amerikanischen Major *Kheenen*. Nach dem ersten Schrecken fragte Wüster nach den Absichten der Sieger und erfuhr, daß zwar »für die nächsten Jahrzehnte« der deutsche Bergbau in den Händen der Alliierten bleiben werde, daß man aber auf deutsche Mitarbeit Wert lege und daß deshalb die beiden Herren am nächsten Morgen nach Heisingen kommen würden.

Sie erhielten einen Dienstraum in den Baracken, und weitere Kontrolloffiziere, alle im Majorsrang, folgten. Da gab es Leute, die im Privatberuf Gasometerableser gewesen waren, aber auch erfahrene englische Zechendirektoren und Chefs von Zulieferfirmen. Oberstleutnant Starr hatte in Brüssel ein englisches Unternehmen geleitet, das Grubenwaggons an belgische Zechen lieferte, wußte also, was ein Bergwerk brauchte. Er wußte aber auch, daß er ohne die »Beziehungen«, die nur die Deutschen besaßen, wenig ausrichten würde, denn Beschlagnahmen hatten sich rasch als unzureichend erwiesen. Und so wurde die GMSO geschaffen, die zuerst den Bergbau der britischen, sehr bald den gesamten westdeutschen Bergbau mit allem zu versorgen hatte, was zum Inganghalten und zur Steigerung der Kohlenförderung nötig war.

1) Die Schwierigkeiten, die diese »Versorgungszentrale des deutschen Bergbaus« zu überwinden hatte, waren oft geradezu phantastisch, aber die Lieferungen kamen in Gang. Da es im Juni 1945 noch keinen geregelten Postdienst gab, wurde ein eigener Kurierdienst eingerichtet. Da es noch keine deutschen Behörden gab, wurde die Zulieferindustrie in 27 Sparten eingeteilt und in jeder ein in der Branche geachteter Fabrikant oder Kaufmann mit dem Kommando betraut. Diese Leute stellten zusammen mit der GMSO die Listen der »unentbehrlichen Zulieferer« auf, und wenn die Besatzer sich auch mit Händen und Füßen wehrten, schließlich standen auf denen nicht weniger als 1200 Firmen. Die bekamen, was sie an Material brauchten, darunter allein im Jahre 1947 auch 826000 Tonnen Kohle. Für jede Tonne dem Bergbau gelieferten Zements z. B. wurde eine Tonne Kohle zugeteilt. Um den zu brennen aber genügten 200 Kilo. Die »abgezweigten« Brennstoffmengen kamen der Bauwirtschaft zugute, linderten die Wohnungsnot, halfen unzählige Fabriken wiederherstellen.

Immer neue Abenteuer waren zu bestehen. Dr. Heinz *Loweas* z. B., der das alles miterlebte, erzählt, wie im Mai 1945 eines Abends ein Konvoi von 27 britischen Militärlastwagen mit Gummi-Transporthindern in Heisingen eintraf. Oberstleutnant Starr befahl, die kostbare Fracht (die bei Continental in Hannover beschlagnahmt worden war) sicher unterzubringen, zu bezahlen und an die Zechen zu verteilen. Und war schon die Lagerung überaus schwierig, so schien die Bezahlung unmöglich, denn die Verteilungsstelle war ja eine Behörde und nicht ein kaufmännisches Unternehmen. Aber dann mußte sie es eben werden, erklärte Starr. Und es fand sich tatsächlich ein Weg: Jedes Jahr waren die Wirtschaftsgruppen zu »Hitler-Spenden« aufgerufen worden. 1) Der Bergbau hatte für 194 rund sieben Millionen Mark zusammengebracht, und die waren nicht mehr übergeben worden. Und diese sieben Millionen »Hitler-Spende« bildeten nun das Kapital 1) der GMSO. Damit wurden die Gummitransportbänder bezahlt und noch vieles andere finanziert, wurde die Zeit bis zur Zahlung 1) der einzelnen Zechen überbrückt. Sehr rasch erreichte der 1) Einsatz der Bergbauverteilungsstelle 170 Millionen im Jahr.

Aus dem ersten Materiallager, dem leerstehenden Maschinenhaus 1) der Möllerschächte der »Hibernia«, wurden Großlager. Aber immer wieder gab es Engpässe, die alle Anstrengungen zunichte zu machen drohten. Zement wurde beschafft. Aber der konnte unter Tage nur in Säcken verwendet werden. Die GMSO mußte also auch Papierfabriken einschalten - und auch die zogen reichlich 1) nach. Da mußte eile Versorgungszentrale stets auch selber für Trans-

portmittel sorgen, denn die Bundesbahn hatte nicht nur viel zu wenige Loks und Waggonen, immer wieder wurden auch unterwegs Druckluftschläuche gestohlen oder aus den Transportbändern Stücke für Schuhsohlert herausgeschnitten. Und so sorgte Oberstleutnant Starr im Januar 1946 für 50 Dreitonnen-Lastautos. Binnen zwei Stunden mußten die abgeholt und binnen zwei Tagen ein eigener Fahrbetrieb aufgezogen werden. Aber auch das gelang, und nun gab es die »Bergbau-Transporte«, die dann vor allem auch die überaus gefährdeten Sonderzuteilungen für die Bergleute ins Revier brachten, Zigaretten, Zucker und Kaffee, die meist von Panzerwagen geschützt werden mußten. Hatte die GMSO für Eisen und Stahl zu sorgen - und dazu auf Brotkartenpapier selber Eisenkarten für 10 Kilo bis eine Tonne gedruckt -, so auch für Leder und Lacke, Asbest und Karbid - und für das Futter der Grubenpferde, die es damals noch gab. Jeder Abschluß erforderte langwierige Verhandlungen, Lockungen und Drohungen und hohes diplomatisches Geschick. Und um in Bayern über Grubenholz zu verhandeln, mußte man reisen, was damals ein Abenteuer für sich war. Vor allem, solange auch gegen Kohle keine Personenautos zu beschaffen waren. Aber schließlich wurden auch die »organisiert«. Da bekamen die Grubenholzlieferanten 223 Lastkraftwagen und Schlepper, die Waldarbeiter Sonderrationen und 155 80 Paar Arbeitsschuhe, Fahrräder und 11000 Hosen. Die Kohle sorgte also selbst im fernen Bayern für Wäsche wie für Speck und Transportmittel, und sie sorgte überall für alles Erdenkliche: Mehr als sieben Millionen Glühlampen konnten von der GMSO 1946-48 auch außerhalb der Zechen verteilt werden. Zwei Millionen Quadratmeter Glas, 26000 Tonnen Schmiermittel und über eine Million Tonnen Eisen wurden beschafft. Auch heute ist der Bergbau nicht nur als Lieferant, sondern ebenso als Käufer wichtig. Pro Tonne verkäuflicher Förderung werden 20 bis 30 DM an Zulieferer weitergegeben, insgesamt in den zehn Jahren 1956-65 z. B. Bestellungen im Wert von mehr als 76 Milliarden DM gemacht, kaum je weniger als 150 Millionen und sehr oft 250 Millionen monatlich. Allein die Maschinenindustrie setzt jährlich für eine halbe bis eine Milliarde DM Güter an den Ruhrbergbau ab.

Aber in den ersten Nachkriegsjahren ging es mehr noch als um das Geld um die Güter, die *nur* dem Bergbau zur Verfügung standen - weil die Alliierten Kohle haben mußten. Und durch die Bergmanns- und Zechen-Versorgung wurde mehr und mehr Kohle gefördert, i r erstmals die Produktion von 1936, die 107 Millionen Tonnen betragen hatte, übertroffen.

Nur durfte Deutschland über seine eigene Kohle nach wie vor nicht selber verfügen. Der Militärverwaltung folgte für die Ruhr das »Ruhr-Statut« und die »Internationale Ruhrbehörde«, die auf der Londoner Deutschland-Konferenz am 7. Juli 1948 geschaffen wurde, am 28. April 1949 ihre Tätigkeit aufnahm und die die Alliierten als »den bedeutendsten Erfolg der Nachkriegspolitik und eines der wenigen wirklich erreichten Kriegsziele« feierten. Denn schon in der Präambel hieß es da, die Rohstoffquellen der Ruhr »können so niemals mehr für die Zwecke einer Aggression verwendet werden«. Der Zugang zur Kohle, zum Roheisen und Stahl wie zum Koks dieser Region wird »in Zukunft auf der Grundlage der gemeinsamen Interessen der übrigen Länder und nicht länger der deutschen Interessen gewährleistet«. Signatarmächte waren Frankreich, Großbritannien und die Vereinigten Staaten, Belgien, Luxemburg und die Niederlande. Und in

Artikeln wurden alle Einzelheiten der Internationalisierung der Ruhr-Rohstoffe festgelegt, wurde erklärt, auch nach Beendigung der Besetzung Deutschlands werde das Ruhrdirektorium die gesamte Produktion, die Betriebsführung der einzelnen Zechen und Stahlwerke sowie die Arbeits- und Investitionsplanung regeln. Vorerst hatte dieses Ruhrdirektorium vor allem die Verteilung der Ruhrkohle, von Koks, Eisen und Stahl vorzunehmen, sollte es aber auch das deutsche Transportwesen, die Preise, die Zölle und andere deutsche Wirtschaftsmaßnahmen kontrollieren, die mit der Ruhrproduktion in Zusammenhang standen. Zwar bekam auch Deutschland drei Stimmen in diesem Ruhrdirektorium. Die andern Mitglieder aber zusammen zwölf.

Und diese waren sich stets einig darin, daß sie mehr Koks und Kohle brauchten. So hörten die deutschen Zwangsexporte auch nach der Gründung der Bundesrepublik keineswegs auf: Vom Gesamtexportwert Deutschlands machte Steinkohle 1953 rund 10% aus, 1937 rund 10%. Im Jahre 1946 aber 82%. Da waren von 157 Millionen \$ Gesamtexport der Bi-Zone nicht weniger

als 117 Millionen Kohlen-Erlös. Ganz so arg blieb es nicht. Aber wenn England, das 1936 rund ein Fünftel seiner Förderung ausgeführt hatte, im Durchschnitt der Jahre 1950-51 nur mehr ein Fünftel exportierte, so mußte Deutschland ein Viertel abgeben und dazu natürlich auch den Besatzer-Bedarf decken. Und war zu festgesetzten Ausverkaufs-Preisen. Allein 1950 verlor die Bundesrepublik durch die Ausfuhr von 24,8 Millionen Tonnen Steinkohle 223 Millionen \$ oder rund 950 Millionen DM. Und in den zehn Jahren 1947-56 mußte Deutschland 126 Millionen Tonnen Steinkohle und Koks ausführen und konnte das nur,

indem es selber amerikanische Kohle kaufte. Bekam die BRD z. B. im Herbst 1951 für die eigene Kohle 22 \$ oder 46,30 DM pro Tonne, so kostete aber die Import-Kohle frei deutschen Abladeplatz damals 245 DM. Während des Korea-Booms bekam die Bundesrepublik für ihre Zwangs-Kohlenexporte bestenfalls ein Drittel des Weltmarktpreises, und 1948-58 mußte der deutsche Bergbau auf gut sechs Milliarden Mark verzichten, mußten deutsche Verbraucher allein 1956-57 für amerikanische Import-Kohle rund eine Milliarde Mark mehr bezahlen, als die gleiche Menge deutscher Kohle gekostet hätte. Alle deutschen Halden waren damals glatt wie Tennen. Im Tagesdurchschnitt verließen nun 5330 Waggons Kohle das Ruhrgebiet mit Bestimmung Ausland, und manche fuhren nur wenige Kilometer über die Grenze und kamen - ähnlich wie seinerzeit beim Holz - als dreimal teurer gewordene »Heimkehrer-Kohle« zurück.

Aber weitaus zu wenige kamen zurück, und durch den damaligen Schiffsraumangel konnte auch nicht genug Übersee-Kohle beschafft werden, und so kam zum erwähnten Zwangspreisverlust, der bei weitem die Marshall-Hilfe überstieg, ein gewaltiger Produktionsausfall der deutschen Industrie. Da hielt die »Internationale Ruhrbehörde« z. B. im August 1951 eine vier Tage dauernde Sitzung im Düsseldorfer Atlantic-House ab. Die deutschen Delegierten forderten die Einhaltung des Artikels XIV des Ruhr-Statuts, der lautete: »Die Behörde nimmt eine Aufteilung der Kohle... der Ruhr zwischen deutschem Verbrauch und der Ausfuhr vor. Diese Aufteilung muß Ländern, die zum gemeinsamen wirtschaftlichen Besten zusammenarbeiten, angemessenen Zugang zu diesen Erzeugnissen sichern, unter Berücksichtigung der wesentlichen Bedürfnisse Deutschlands ...«

Diese deutschen Bedürfnisse wurden durch eindeutige Tatsachen belegt: In allen in der Ruhrbehörde vertretenen Ländern hatte der Pro-Kopf-Kohleverbrauch den Vorkriegsstand weit überschritten. In Westdeutschland dagegen betrug er 1950 nur 1,74 Tonnen gegen die 2,26 des Jahres 1936. Die Kohlenbestände der Bundesbahn reichten nun für sieben Tage, die der französischen Bahnen für 32. Hatten die britischen Kraftwerke Kohle für 23 und die Wasserwerke für 62 Tage, so die deutschen nur für 1 und 1. Die Alliierten hatten verschiedene Produktionsverbote für die deutsche chemische Industrie aufgehoben. Aber das nutzte ihr nichts, denn sie bekam nur ein Drittel der Kohle und des Kokes, die sie unbedingt brauchte. Den deutschen Walzwerken fehlten monatlich 260 000, der deutschen Textilindustrie 420 000 Tonnen Steinkohle und so endlos fort. Aber der deutsche Antrag, für

das dritte Quartal 1951 den Zwangs-Kohlenexport von 6,2 auf 2 Millionen Tonnen herabzusetzen, wurde mit allen zwölf ausländischen Stimmen abgelehnt.

Nun stellte zwar die Ruhrbehörde am 10. Februar 1953 ihre Tätigkeit ein. Aber ihre Akten übernahm die Hohe Behörde der Montanunion, und der Montanunionsvertrag sah ebenfalls Export-Verpflichtungen vor (nicht aber auch Abnahmeverpflichtungen, so daß, als es 1958 zur Kohlenkrise kam, die Abnehmer nicht daran dachten, die deutschen Halden zu verringern). Auch in der Montanunion wurde die Preisbindung aufrechterhalten, für die Ruhr (als dem letzten aller Reviere) erst am 1. April 1956 aufgehoben, und nun »wünschte« Bonn keine Preiserhöhung: Praktisch bis 1957 stand der deutsche Bergbau unter Zwangsbewirtschaftung. Für die Kohle (wie auch für Eisen und Stahl) begann die »freie Marktwirtschaft« keineswegs 1948.

Und das wirkte sich katastrophal auf die Erneuerung und Modernisierung der Zechen aus. Wenn zwischen 1920 und 1950 nicht weniger als 105 Schachtanlagen stillgelegt wurden, weil nach einer gewissen Zeit die Flöze »ausgekohlt« sind, so kamen nur 24 neue in Betrieb. Die »greifbaren« Kohlenmengen sanken so von 17,4 auf 23,2 Milliarden Tonnen, d. h., der Ruhrbergbau zehrte von seiner vor dem Ersten Weltkrieg aufgeschlossenen Substanz, für die Bereitstellung neuer Vorräte in bisher unverritzten Feldern konnte praktisch nichts getan werden.

Vor dem Zweiten Weltkrieg war zwar der deutsche Bergbau mäßig modernisiert worden. Hatte es 1932 an der Ruhr nur acht Schachtanlagen mit Förderkapazitäten von einer Million Tonnen jährlich oder mehr gegeben, so 1938 schon 5 Anlagen. Auch die Mechanisierung machte gewaltige Fortschritte. Aber dann kam der Krieg. Und als es nach dem Krieg schließlich wieder genug Material gab, da gab es kein Geld, denn wie die Exportpreise waren ja auch die Inlandpreise festgelegt worden.

Aber auch diese Zeit wurde schließlich überwunden. Und sobald 1948 der Bergbau wieder selber für sich sorgen konnte, wurden Rationalisierungs-Erfolge erzielt, die niemand für möglich gehalten hatte: Wenn 1927 von 607 000 Beschäftigten 149 Millionen

Tonnen Kohle gefördert wurden, so 1964 im Steinkohlenbergbau (ohne Bayern) von nur 356 000 Leuten 142 Millionen. Da betrug die Untertage-Schichtleistung, die 1946 auf 1208 Kilo pro Mann abgesunken war, 2,6 Tonnen, brachten es 20 Schachtanlagen auf mehr als 3 Tonnen und die 1962 in Betrieb genommene Anlage Prosper IV der Rheinstahl Bergbau AG in Bottrop z. B. auf 10 Tonnen. Betrug der durchschnittliche Produktivitätszuwachs

der deutschen Gesamtwirtschaft in diesen Jahren etwa 5 %¹ so der des westdeutschen Steinkohlenbergbaus fast 70⁰„ jährlich, konnte der Schichtlohn an der Ruhr so von 29,40 DM auf 42,10 gesteigert werden.

Entscheidend hatte zu diesen Fortschritten die Voll-Mechanisierung des Kohlenbergbaus beigetragen, die 1957 erst 15 der Förderung erfaßte, 1964 aber über 70⁰„. Die ermöglichte z. B. Kohlenhobel, die 15 o bis x 800 Tonnen täglich abbauen, 1 bis 18 Tonnen pro Mann und Schicht. Und die gab es natürlich nur, weil Deutschlands Maschinenindustrie wieder hochgekommen war. Und die konnte nur hochkommen, weil Deutschlands Eisen- und Stahlindustrie den Bedarf zu decken vermochte. Weil die Gesamt-Wirtschaft wieder gesundete. Ehe die wieder funktionierte, mußte vieles zusammenwirken, und ehe Deutschland seine Möglichkeiten wieder voll nutzen durfte, mußte sich die ganze Welt verändern. Diese Möglichkeiten aber waren größer als in allen andern Ländern Europas nicht nur durch das Naturgeschehen der Kohlenlager und den Fleiß und das Können der Menschen, die hier leben; sondern nicht minder durch eine Wirtschafts-Ethik, die nicht auf dem »Kampf aller gegen alle« beruht, sondern weit mehr und weit länger schon als anderswo auf dem »Prinzip der gegenseitigen Hilfe«.

Der Hoch-Kapitalismus ist durch die Prädestinationslehre Johannes Calvins gefördert und durch die Auffassungen von Adam Smith, der im Eigennutz das große »Ordnungsprinzip« sah, untermauert worden. Beeinflußt wurde er auch durch den Darwinismus, der der Rechtfertigung des Imperialismus und der Vertrustung diente, des »naturgesetzlichen« Schluckens der Kleinen durch die Großen. Aber wenn Charles Darwin 1859 in seinem »Ursprung der Arten« behauptete, der »Kampf ums Dasein« sei das »Grundprinzip« der Natur, so entdeckte bereits 1868 der Basler Botanik-Professor Simon Schwendener die Symbiose, das dauernde Zusammenleben verschiedenartiger Organismen zu beiderseitigem Nutzen, und 1880 formulierte der Petersburger Zoologe Karl Kessler das »Gesetz der Gegenseitigen Hilfe«, wies er nach, daß diese beim Entstehen der Arten eine größere Rolle spielte als das Allein-Recht des »Stärkeren«.

Auch in der deutschen Industrie-Wirtschaft gab es mehr gegenseitige Hilfe als Kampf. Hier wurde Konkurrenz kaum je als das Zugrunderichten der andern und als das alleinige Selber-Überleben gesehen, wie es John D. Rockefeller sen. oder J. P. Morgan als Trust-Gründer erstrebten, sondern als ein Wettbewerb, der das Gesamtniveau hob. Wichtiger als das Obertreffenwollen

in gleichartigen Leistungen war hier stets die Steigerung der Gesamt-Wirtschaftlichkeit, die Koordination der verschiedenen Leistungen, typisch für diese Mentalität das bereits 1893 zustande gekommene Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat.

Für den Laien gibt es nur »Kohle«, bestenfalls »Steinkohle« und »Braunkohle«. Aber allein an der Ruhr werden regelmäßig 77 verschiedene Kohlen- und Kokssorten gehandelt. Alle sind wichtig, aber im Preis sehr verschieden, und keine Zeche kann sich aussuchen, welche sie fördert. So schuf Emil Kirdorf ein Syndikat, das die Gesamt-Einnahmen des Kohlenbergbaus derart verteilte, (laß alle Zechen bestehen konnten, gleich, ob sie Mager- oder 1 ettkohle förderten, nur Staub- oder vorwiegend Stückkohle hatten. Da wurde eine Gemeinschafts-Organisation gegründet, die alle Kundenwünsche zentral zu erfüllen vermochte und die naturgegebenen Förderunterschiede derart ausglich, daß alle Zechen rationell zu produzieren vermochten.

Was natürlich die »Souveränität« der einzelnen Unternehmen beschränkte. Aber zugleich den Markt ordnete. Keineswegs nur ein Monopol zum Hochtreiben der Preise schuf, sondern auch Kleinen und Großen das Nebeneinanderbestehen ermöglichte und gesamtwirtschaftliche Vorteile hatte, die so offenkundig waren, daß auch die Weimarer Republik die Syndikatsmitgliedschaft durch ihr Kohlenwirtschaftsgesetz von 1919 vorschrieb und der Syndikatsvertrag immer wieder erneuert wurde.

1) aß beim alliierten »Kleinholzmachen« 1945 sofort auch das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat zerschlagen wurde, ist klar. Aber inzwischen hatte sich der Geist »gegenseitiger Hilfe« fast überall in der deutschen Wirtschaft durchgesetzt. Und wenn 1) eutschland als »das Land der dreitausend Kartelle« verschrien war, so hatten die von den Unternehmern geschaffenen Selbstverwaltungsorgane keineswegs nur Märkte geregelt, sondern fast turner auch entscheidende Rationalisierungserfolge erzielt. Da war nicht nur im Ruhrgebiet der »Verbund« selbstverständlich geworden, sondern da hatte der die gesamte deutsche Elektrizitätswirtschaft und die gesamte Gaswirtschaft durchdrungen, waren Frankfurt am Main oder Kaiserslautern ebenso an das 1 crngas-Netz angeschlossen wie Hannover oder Kassel. Da gab es 1) utgst nicht nur einen Kohle-Stahl-Verbund, sondern auch den Kohle-Chemie-Verbund, den die Sieger nicht zu zerschlagen vermochten, wenn sie nicht ganz Deutschland aufgaben - und wenn sie nicht weltweit Millionen und aber Millionen Menschen uts Unglück stürzen wollten. Denn ob es in Deutschland genug Kohle gab oder nicht, spürte längst nicht nur ganz Europa.

Das wirkte sich in Zentralafrika und in Asien aus, überall, wo durch deutsche Kohlen-Veredlung Seuchen bekämpft und aus Dahinsiechenden vollwertige Arbeitskräfte gemacht worden waren, aus Malariakranken Zucker- und Kautschuk-Produzenten wurden, aus Gebieten, die die Schlafkrankheit entvölkerte, Ölpalmen-Pflanzungen, die den Fetthunger der Welt stillen halfen. Wie sie Kohle brauchten, so brauchten die Sieger aber auch Zucker, Kautschuk und Fett. Und so sahen sie schließlich ein, daß es ohne die Deutschen nirgends ging. Da kam Deutschland so rasch wieder hoch, weil es nie nur für sich selber, sondern immer schon für alle Menschen gearbeitet hatte.

Dienst und Gegendienst: 24Deutschlands Wirtschafts- Symbiose

DIE WIRKUNG DER ELEKTRIZITÄTS-, GAS- UND CHEMIE-BÜNDNISSE

In der Zaria-Provinz, im Norden Nigeriens, liegt Takalaflya, was etwa »Wandle in Gesundheit« heißt. An breiten Straßen stehen hier Mango- und Feigenbäume und rotblühende Cassias, und ringsum dehnen sich die Obst-Plantagen und die Soja-Felder einer Musterfarm. Die Schule, das Krankenhaus und alle hygienischen Einrichtungen von Takalafiya sind vorbildlich, denn es entstand 1934 als »Symbol medizinischen Fortschritts« in einer Gegend, die bis dahin zum riesigen Reich der Tse-Tse-Fliege gehörte und wo die Hälfte der Bevölkerung von der Schlafkrankheit dahingerafft wurde, die diese Fliege verbreitet. Den Pflug zogen die Frauen. Alle Lasten wurden auf dem Kopf getragen. Milch gab es nicht. Denn auch an Viehhaltung war nicht zu denken, Tse-Tses leben vom Blut der Tiere wie von dem der Menschen, stecken diese mit der tödlichen Nagana an.

Aber Schlafkrankheit und Nagana blieben nicht tödlich. Man lernte sie bekämpfen, wie man andere Seuchen bekämpfen lernte, und in zäher Arbeit wurde die Zaria-Provinz von den englischen Ärzten N. E. W. *Anderson* und T. A. M. *Nash* saniert. Da wurde, weil Tse-Tses Schatten brauchen, alles Unterholz entfernt. Da wurden die verseuchten Dörfer niedergebrannt und Muster-Siedlungen wie Takalaflya geschaffen. Und da wurden Hunderttausende Menschen und riesige Tierherden geimpft. Das war vor (1cm Krieg) geschehen.

Nun war der Krieg zu Ende und alle Mühe schien vergeblich gewesen. Und wie in Nigerien überall in Afrika, wo gut zehn Millionen Quadratkilometer, Gebiete, weit größer als die Vereinigten Staaten, von Stechfliegen der Glossina-Art beherrscht werden. Da tagte vom 2. bis 7. Februar 1948 in Brazzaville eine Internationale Tse-Tse-Konferenz, an der Berühmtheiten wie Professor Patrick *Buxton*, Dr. E. M. *Lourie* und Vertreter der Regierungen Englands und Frankreichs, Portugals und Belgiens, Sildafrikas und Rhodesiens teilnahmen. Und die konnte nur feststellen, daß durch den Krieg die Seuchenbekämpfung in Afrika im eine Generation zurückgeworfen wurde. Unter anderem, weil es nicht genug »Antrypol« gab. »Antrypol« aber hieß nun das deutsche »Germanin«, das »Bayer 205«.

Und wie es die deutschen Schlafkrankheits- und Nagana-Mittel nicht gab, so fehlte Atebrin zur Malariabekämpfung und da fehlte Fuadin, das einzige wirksame Mittel gegen die Hakenwurm-Krankheit. Und diese und Hunderte andere deutsche Arzneimittel fehlten, weil Deutschlands Kohle rücksichtslos exportiert wurde, die chemische Industrie der Bizone bei einem Minimalbedarf von einer halben Million Tonnen monatlich auch 1948 nie mehr als 160000 Tonnen zugeteilt erhielt. Bayer-Leverkusen lag ¹ 17 wochenlang still, weil die mindestens 800 Tonnen täglich benötigter Kohle nicht aufzutreiben waren. Und das bedeutete keineswegs nur Arbeitslosigkeit für die 9400 Leute, die Bayer damals Statt der früher 24000 beschäftigte, sondern Arzneimittel-Mangel in den Dutzenden Ländern, die Bayer versorgt hatte. Insgesamt konnte die britische und die amerikanische Zone ²⁹⁴⁷ für weniger als acht Millionen Mark Medikamente exportieren statt der 240 Millionen des Jahres 1936, und die USA und England waren damals nicht in der Lage, genügend Germanin oder Atebrin herzustellen, obwohl die deutschen Patente enteignet und die Formeln längst bekannt waren. Atebrin war das einzige synthetische Malaria-Heilmittel geblieben, das zugleich vorbeugend wirkt, Schutz vor der Seuche bedeutet. Und wie der US-Heeres-Sanitätsinspektor Norman T. Kir/e 1946 im »New England Journal of Medicine« berichtete, wurden in den USA 1944 dreieinhalb Milliarden Atebrin-Tabletten zu je 0,1 Gramm hergestellt. Nur diese 350000 Kilo Atebrin aber hielten die amerikanischen Truppen und Schiffsbesatzungen gesund. Es war ein deutsches Heilmittel, das den Amerikanern das Gewinnen des Pazifik-Krieges ermöglichte.

Zwei Fünftel der Menschheit leben in Gebieten, in denen die Malaria-Überträger, die Anopheles-Mücken, gedeihen. Der Weltgesundheitsorganisation zufolge erkrankten noch immer gut 200 Millionen Menschen jährlich an Malaria, sterben jährlich mindestens zwei Millionen an ihr. Es gab jahrelang weitaus zu wenig Atebrin und weitaus zu wenig Arzneimittel überhaupt, und so rafften Seuchen in Afrika und Asien unzählige Menschen dahin, die nicht hätten sterben müssen. Und da starben durch den Arzneimittelmangel, vor allem die ungenügende Sulfonamid-Erzeugung, auch zahllose Deutsche.

Natürlich wurde auf diese Zusammenhänge immer wieder hingewiesen. Aber jahrelang ohne jeden Erfolg, im Gegenteil, immer mehr Ruhrkohle ging ins Ausland.

Glücklicherweise jedoch besitzt Deutschland auch Kohle, die nicht exportiert werden kann, weil sie zur Hälfte und bis zu sechs

Zehnteln aus Wasser besteht: die Braunkohle. Braunkohle ist »junge« Kohle, »nur« etwa 30 bis 60 Millionen Jahre alt gegenüber den 300 bis 400 Millionen Jahren der Steinkohle. Ihr Wärmewert beträgt meist nur ein Fünftel der Steinkohle-Kalorien. Aber sie kann fast immer im Tagebau und mit Hilfe von Maschinen-Giganten gewonnen werden wie den Groß-Schaukelradbaggern des Rheinischen Braunkohlenreviers, deren zwölf Schaufeln jede mehr als dreieinhalb Kubikmeter fassen und die so täglich 220000 Tonnen Abraum oder 110000 Tonnen Kohle bewältigen. Das ergibt eine Schichtleistung von 3000 Tonnen pro Mann statt der sechs Tonnen Rekord-Leistung einer Steinkohlenzeche, und so ist Braunkohlen-Strom der billigste.

Natürlich nur, wenn er an Ort und Stelle erzeugt wird, transportfähig über nennenswerte Strecken hin ist Braunkohle (außer in Urkettform) ihres Wassergehalts wegen nicht, und so hatte Deutschland Braunkohlenstrom. Denn wenn die größten deutschen Vorkommen auch in Mitteldeutschland liegen, so ist auch das Rheinische Braunkohlengebiet etwa 50 Kilometer breit und 90 Kilometer lang, liegen hier 30 bis 90 Meter mächtige Flöze, die dem heutigen Abbau noch für mindestens 60 Jahre reichen. Von den etwa 26 Millionen Tonnen Braunkohle, die 1938 auf der Welt gewonnen wurden, entfielen nicht weniger als 295 Millionen auf Deutschland. Heute sind es in der Ostzone etwa 257 Millionen Tonnen, in der Bundesrepublik 111 Millionen. Und diese »arme« Kohle erwies sich nach ²⁹⁴⁵ als so lebensrettend wie Deutschlands »arme« Salzgitter-Erze.

Lind dies nicht nur unmittelbar dadurch, daß Braunkohle schon vor dem Krieg die Hälfte allen in Deutschland verbrauchten Stroms lieferte, sondern auch mittelbar durch den Strom-Verbund, das z. B. noch heute in den Vereinigten Staaten nicht bestehende enge Zusammenwirken von Wasserkraft-, Steinkohlen- und Braunkohlenstrom, der ein ständiges Jonglieren mit den vorhandenen Energiemengen ermöglichte, das Abschalten durch die Alliierten mehr erschwerte und für ausfallende Werke das Einspringen anderer ermöglichte.

Umlahnbrechend bei dieser typisch deutschen Entwicklung war das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk, dessen Direktor Arthur Koepchen den Begriff »Verbundwirtschaft« schuf und der - allem Lohn zum Trotz - 1929 in Herdecke am Oberlauf der Ruhr auch das erste aller Pumpspeicher-Kraftwerke der Welt baute: Mit Kohlestrom wird Wasser in ein hochgelegenes Staubecken gelumpt. Und gehen bei diesem Umweg über die Wasserkraft auch bis zu 40%, der Energie verloren, gepumpt wird mit wertlosem

Und wie es die deutschen Schlafkrankheits- und Nagana-Mittel nicht gab, so fehlte Atebrin zur Malariabekämpfung und da fehlte Fuadin, das einzige wirksame Mittel gegen die Hakenwurm-Krankheit. Und diese und Hunderte andere deutsche Arzneimittel fehlten, weil Deutschlands Kohle rücksichtslos exportiert wurde, die chemische Industrie der Bizone bei einem Minimalbedarf von einer halben Million Tonnen monatlich auch 1948 nie mehr als 160000 Tonnen zugeteilt erhielt. Bayer-Leverkusen lag 1947 wochenlang still, weil die mindestens 800 Tonnen täglich benötigter-Kohle nicht aufzutreiben waren. Und das bedeutete keineswegs nur Arbeitslosigkeit für die 9400 Leute, die Bayer damals statt der früher 24000 beschäftigte, sondern Arzneimittel-Mangel in den Dutzenden Ländern, die Bayer versorgt hatte. Insgesamt konnte die britische und die amerikanische Zone 1947 für weniger als acht Millionen Mark Medikamente exportieren statt der 240 Millionen des Jahres 1936, und die USA und England waren damals nicht in der Lage, genügend Germanin oder Atebrin herzustellen, obwohl die deutschen Patente enteignet und die Formeln längst bekannt waren. Atebrin war das einzige synthetische Malaria-Heilmittel geblieben, das zugleich vorbeugend wirkt, Schutz vor der Seuche bedeutet. Und wie der US-Heeres-Sanitätsinspektor Norman T. Kirk 1946 im »New England Journal of Medicine« berichtete, wurden in den USA 1944 dreieinhalb Milliarden Atebrin-Tabletten zu je 0,1 Gramm hergestellt. Nur diese 350000 Kilo Atebrin aber hielten die amerikanischen Truppen und Schiffsbesatzungen gesund. Es war ein deutsches Heilmittel, das den Amerikanern das Gewinnen des Pazifik-Krieges ermöglichte.

Zwei Fünftel der Menschheit leben in Gebieten, in denen die Malaria-Überträger, die Anopheles-Mücken, gedeihen. Der Weltgesundheitsorganisation zufolge erkranken noch immer gut 200 Millionen Menschen jährlich an Malaria, sterben jährlich mindestens zwei Millionen an ihr. Es gab jahrelang weitaus zu wenig Atebrin und weitaus zu wenig Arzneimittel überhaupt, und so rafften Seuchen in Afrika und Asien unzählige Menschen dahin, die nicht hätten sterben müssen. Und da starben durch den Arzneimittelmangel, vor allem die ungenügende Sulfonamid-Erzeugung, auch zahllose Deutsche.

Natürlich wurde auf diese Zusammenhänge immer wieder hingewiesen. Aber jahrelang ohne jeden Erfolg, im Gegenteil, immer mehr Ruhrkohle ging ins Ausland.

Glücklicherweise jedoch besitzt Deutschland auch Kohle, die nicht exportiert werden kann, weil sie zur Hälfte und bis zu sechs

Zehnteln aus Wasser besteht: die Braunkohle. Braunkohle ist »junge« Kohle, »nur« etwa 30 bis 60 Millionen Jahre alt gegenüber den 300 bis 400 Millionen Jahren der Steinkohle. Ihr Wärmewert beträgt meist nur ein Fünftel der Steinkohle-Kalorien. Aber sie kann fast immer im Tagebau und mit Hilfe von Maschinen-Giganten gewonnen werden wie den Groß-Schaufelradbaggern des Rheinischen Braunkohlenreviers, deren zwölf Schaufeln jede mehr als dreieinhalb Kubikmeter fassen und die so täglich 220000 Tonnen Abraum oder 110000 Tonnen Kohle bewältigen. Das ergibt eine Schichtleistung von 3000 Tonnen pro Mann statt der sechs Tonnen Rekord-Leistung einer Steinkohlenzeche, und so ist Braunkohlen-Strom der billigste.

Natürlich nur, wenn er an Ort und Stelle erzeugt wird, transportfähig über nennenswerte Strecken hin ist Braunkohle (außer in Brikettform) ihres Wassergehalts wegen nicht, und so hatte Deutschland Braunkohlenstrom. Denn wenn die größten deutschen Vorkommen auch in Mitteldeutschland liegen, so ist auch das Rheinische Braunkohlengebiet etwa 50 Kilometer breit und 90 Kilometer lang, liegen hier 30 bis 90 Meter mächtige Flöze, die beim heutigen Abbau noch für mindestens 650 Jahre reichen. Von den etwa 26 Millionen Tonnen Braunkohle, die 1938 auf der Welt gewonnen wurden, entfielen nicht weniger als 295 Millionen auf Deutschland. Heute sind es in der Ostzone etwa 257 Millionen Tonnen, in der Bundesrepublik **III** Millionen. Und diese »arme« Kohle erwies sich nach 1945 als so lebensrettend wie Deutschlands »arme« Salzgitter-Erze.

Und dies nicht nur unmittelbar dadurch, daß Braunkohle schon vor dem Krieg die Hälfte allen in Deutschland verbrauchten Stroms lieferte, sondern auch mittelbar durch den Strom-Verbund, das z. B. noch heute in den Vereinigten Staaten nicht bestehende Inge Zusammenwirken von Wasserkraft-, Steinkohlen- und Braunkohlenstrom, der ein ständiges Jonglieren mit den vorhandenen 1 nergiemengen ermöglichte, das Abschalten durch die Alliierten sehr erschwerte und für ausfallende Werke das Einspringen anderer ermöglichte.

Bahnbrechend bei dieser typisch deutschen Entwicklung war das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk, dessen Direktor Arthur Koepchen den Begriff »Verbundwirtschaft« schuf und der - allem 1 lohn zum Trotz - 1929 in Herdecke am Oberlauf der Ruhr auch das erste aller Pumpspeicher-Kraftwerke der Welt baute: Mit Kohlestrom wird Wasser in ein hochgelegenes Staubecken gepumpt. Und gehen bei diesem Umweg über die Wasserkraft auch bis zu 40%, der Energie verloren, gepumpt wird mit wertlosem

Nachtstrom und der so für den Spitzenbedarf des Tages »aufbewahrt«.

Gegründet werden sollte das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk bereits 1884, zwei Jahre nachdem *Edison* in New York als erstes öffentliches Elektrizitätswerk der Welt seine über eine Kapazität von 90 Kilowatt verfügende Pearl-Street-Zentrale einrichtete: Die Gemeinde Altenessen beantragte beim Regierungspräsidenten die entsprechende Genehmigung, gab als Zweck »Straßenbeleuchtung« an. Und wurde abgewiesen, weil der Behörde Petroleumlampen ebenso gut und billiger erschienen und sich »verfahrensgemäß die elektrische Beleuchtung . . . nur in umschlossenen Räumen... bewährt.« Aber Essens Oberbürgermeister *Zweigert* gab nicht nach. Es dauerte bis 1898, aber da gründeten sieben Firmen und Banken aus Frankfurt und zwei aus Mülheim und Gelsenkirchen das RWE, wurde als Urzelle des heute kapitalreichsten deutschen Unternehmens auf der Zeche Victoria Matthias (deren Geschäftsführer der damals achtundzwanzigjährige *Hugo Stinnes* war) ein Kesselhaus gebaut, erstmals auf der Welt auf einer Zeche Kohle direkt in Strom verwandelt.

Rasch zeigte sich, daß das viel rentabler ist, als Kohle zu versenden. Zwei Tausend-Kilowatt-Generatoren konnten gekauft werden, die auf der Pariser Weltausstellung des Jahres 1900 Aufsehen erregten, und wie die neuesten technischen Mittel eingesetzt wurden, so war auch die Geschäftspolitik des Unternehmens neuartig, hieß es z. B. im Jahresbericht 1902/03: »Wir betrachten es im Gegensatz zu den meisten Kommunalbetrieben nicht als unsere Aufgabe, unter Ausnutzung unserer Monopolstellung in einzelnen Gemeinden bei geringem Stromabsatz großen Gewinn zu machen, sondern wir gedenken... , den Konsumenten. . . zu den denkbar billigsten Preisen größtmögliche Strommengen zur Verfügung zu stellen . . .« Und das führte zu einmaligen Erfolgen: Innerhalb einer Generation wurde aus der Essener Zentrale, die 2,7 Millionen Kilowattstunden Strom im Jahr absetzte, das größte Elektrizitätsversorgungsunternehmen Europas.

Obwohl das RWE bis 1952 unter alliierter Kontrolle stand, wurde 1965 Strom nach Österreich und in die Schweiz, nach Belgien, Frankreich, Holland und Luxemburg geliefert. Da wurde in der Bundesrepublik zwanzigtausendmal soviel Strom abgesetzt wie im Gründungsjahr, und da standen dem RWE Kraftwerke mit rund 12 Millionen Kilowatt Kapazität zur Verfügung, darunter das von Frimmersdorf als größtes Wärmekraftwerk der Welt: 14 Turbogeneratoren leisten da zwei Millionen Kilowatt. Da besaß das RWE 14000 Kilometer Hochspannungsleitungen,

1 eitungen, die die dreifache Entfernung Europa—Amerika überbrücken. Da wurden 16000 Leute beschäftigt und standen die Aktiven des Unternehmens mit rund acht Milliarden DM zu Buch. Über die Leitungen des RWE aber floß längst nicht nur Steinkohlenstrom: *Hugo Stinnes* und *August Thyssen*, die seit 1902 die beherrschenden Großaktionäre waren, sahen im Stromabsatz eine gewinnbringendere Art, ihre Steinkohle zu verkaufen. Aber sehr bald sahen sie auch, daß der Spitzenbedarf an Energie nur rentabel zu decken war, wenn sie sich mit der »Konkurrenz«, den Wasserkraftwerken am Oberrhein, in Bayern und Vorarlberg, verbündeten. Elektrizität kann bekanntlich nur in geringem Ausmaß gespeichert werden. Die Kraftwerke müssen also für den größten Bedarf genügen, auf die »Spitzen« eingerichtet sein, die durch das 1 ngangsetzen der Industriemotoren, die Stoßzeiten des Verkehrs etc. entstehen. Und dieser Spitzenbedarf fällt nicht überall in die gleiche Zeit; arbeiten zahlreiche Kraftwerke zusammen und tauschen vor allem Wärmekraftwerke und Wasserkraftwerke (deren Kapazität von den Jahreszeiten abhängt) ihre Überschüsse aus, so können Milliarden an Investitionen gespart werden.

1)ennoch war der Kapitalbedarf des RWE so groß, daß Privatleute als Aktionäre auf die Dauer nicht genügten. Im Juli 1905 erwarben die Städte Essen, Mülheim und Gelsenkirchen Anteile (lcs RWE und entsandten ihre Oberbürgermeister in den Aufsichtsrat: Erzeuger und Abnehmer saßen so am gleichen Tisch. Bis 1914 schlossen sich dem Werk weitere 18 Städte und Kreise an, und immer mehr wurde das RWE so ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen, kam es hier - wiederum erstmals auf der Welt - zur reibungslosen Zusammenarbeit zwischen Privatkapital und Öffentlicher Hand. Da sind heute die mehr als 10 Millionen Kunden des RWE, auch wenn sie nicht Aktionäre sind, durch niedrigere Tarife und durch Steuereinsparungen am Gewinn beteiligt.

1 immer weniger Gemeinden bauten also eigene Elektrizitätswerke. Das RWE wuchs noch rascher als bisher. Und kam so schließlich auch mit Steinkohle alleine nicht mehr aus, verstromte auch mehr und mehr Braunkohle, denn der im Juni 1919 in Kraft getretene Vertrag von Versailles kostete Deutschland durch den Verlust des Saarlandes und Oberschlesiens nicht nur 28¹, seiner Steinkohlenförderung, sondern schrieb Ruhrkohlen-Reparationslieferungen vor, die Steinkohle bereits 1919 fast so knapp wie nach 1945 machten. 150 000 zusätzliche Bergleute wurden gesucht. Und da 1 ic sich nicht fanden, war bald auch die Stein- und Braunkohlenkonkurrenz überwunden, wurde auch hier ein Bündnis geschlossen. Heute gehört die Rheinische Braunkohlenbergwerke AG zu

fast 100% dem RWE und gewinnt mehr als acht Zehntel aller Braunkohle der Bundesrepublik, setzt mehr als eine Milliarde DM jährlich um - und hat mit einem innerbetrieblichen Transportaufkommen von fast 400 Millionen Tonnen ein weit höheres als die Bundesbahn (die allerdings durch ihre hundertfache Gleislänge eine zwanzigfach höhere Transportleistung vollbringt). Bald wird zum Wasserkraft-, Braunkohle- und Steinkohle-Strom auch Atom-Strom treten, denn 1963 begann der Bau eines Kernkraftwerkes in Gundremmingen an der Donau, für das das RWE rund 350 Millionen DM ausgibt.

Insgesamt investierte das RWE in den ersten 15 Jahren nach der Währungsumstellung rund sechs Milliarden Mark - und zahlte doch kaum je weniger als 14%, Dividende. Und schon 1949 wurde mehr Strom erzeugt als vor dem Krieg, denn wenn Deutschlands Kraftwerke auch schwere Bombenschäden erlitten, Totalausfälle gab es nur wenige und repariert und erweitert wurde in einem Tempo, das niemand für möglich gehalten hatte: Ehe es durch Frimmersdorf überholt wurde, war das RWE-Werk von Knapsack bei Köln, das Goldenbergwerk, das größte Deutschlands. Das stammte aus einer Zeit niedriger Dampfdrücke und Temperaturen, kleiner Kessel und Generatoren. Es wurde im Krieg hart angeschlagen, reichte schon vor dem Krieg nicht mehr und mußte ausgebaut und modernisiert werden. Aber wie, ohne es stillzulegen und in den Jahren größten Strommangels die westdeutsche Kraftwerkskapazität um eine Million Kilowatt zu verringern? Eine »typisch deutsche« Ingenieurlösung wurde gefunden: Das alte Goldenbergwerk blieb im wesentlichen wie es war. Aber man setzte die denkbar modernste thermische Kraftanlage davor, ein Werk mit 100-Megawatt-Generatoren und Kathedralen ähnlichen Kesseln, das hochgespannten Heißdampf verwendet. Und der Abdampf dieses »Vorschaltwerkes«, sein Dampf-»Abfall« sozusagen, speist nun das alte Niederdruckwerk.

Eine »einfache« Idee. Aber man mußte sie haben. Und auf der ganzen, weiten Welt kamen nur die RWE-Ingenieure darauf. Und die leisteten auch sonst allerhand. Die erfanden z. B. ein neues Beton-Verschallungssystem, und so wurde bei Knapsack der größte Kühlturm Europas, ein Riese von 52 Meter Höhe, binnen 2 Tagen gebaut. Das ganze »Vorschaltwerk« wurde binnen 2 Monaten fertig. Hier steht der lange größte Dampfkessel der Welt, der stündlich 400 Tonnen - 400000 Kilo - Dampf liefert. Ein Inferno von Braunkohlenhitze bringt da in 160 Kilometern Stahlrohr Wasser unter so hohem Druck zum Sieden, daß es nicht schon bei 100 Grad, sondern erst bei 510 verdampft. Diese 6 Kilometer

Kesselrohre füllten 60 Eisenbahnwaggons. 240 Waggons mit Stahlgerüsten, Leitern und Plattformen, Luft- und Gasleitungen, Kohlenmühlen und Brennern mußten hinzukommen, und die zu beschaffen war eine noch größere Leistung als die der Konstrukteure. Aber sie wurden beschafft. Und in diesem einen Kessel wird nun mehr Wasser verdampft, als in New York und Chicago zusammen getrunken wird.

Ähnliche und noch größere Kessel entstanden inzwischen in Deutschland über ein Dutzend. Da ist nun in Herne auch ein Steinkohlenkraftwerk in Bau, dessen Kessel 67 Meter hoch ist, so hoch wie ein Haus von 20 Stockwerken, dessen Schornstein 190 Meter mißt und dessen Elektrofilter täglich 350 Tonnen Staub abfangen. Stündlich 140 Tonnen Kohle werden da von Turbogeneratoren mit 600 Megawatt Leistung in Strom verwandelt. Da entstanden auch neue Wasserkraftwerke, und so wurden 1964 in das öffentliche Netz der Bundesrepublik 152 Milliarden kWh Strom eingespeist, rund 2 600 kWh pro Kopf statt 70 des Jahres 1938 und der 4,4 des Jahres 1900. Der deutsche Gesamtstromverbrauch betrug 1964 fast 166 Milliarden Kilowattstunden statt der 1 Milliarden des Jahres 1914.

Aber auch diese nur 1 Milliarden waren mehr als doppelt soviel als damals den 400 Millionen Einwohnern Britisch-Indiens zur Verfügung standen. Das war das Vierfache der heutigen Stromerzeugung Pakistans und das Achtfache der heutigen Stromerzeugung Indonesiens, das fast doppelt so viele Einwohner wie Westdeutschland zählt. Deutschlands Stromversorgung brach nie zusammen und betrug bereits 1947 wieder 26,6, im Jahr darauf 31 Milliarden kWh. Während des Krieges war die deutsche Kraftwerkskapazität fast verdoppelt worden, nur ein Zehntel fiel durch Kriegseinwirkungen aus. Die meisten Werke liefen zwar 4570 Stunden im Jahr, wurden so beansprucht, daß nur fast übermenschliche Anstrengungen des Wartungspersonals sie in Gang hielten. Aber sie liefen, bewiesen erneut, was deutsche Wertarbeit bedeutet. Denn in Hagen in Westfalen z. B. arbeitete das Kommunale Elektrizitätswerk Mark AG mit einer 20 000-kW-Dampfurbogruppe, die die Mannheimer Brown, Boveri & Cie. AG als damals größte der Welt bereits im Jahre 1914 lieferte. Und dieser Maschinensatz ist heute noch im Einsatz, lieferte in 50 Jahren 1 Jauerbetrieb 157 200 Stunden Strom, ohne je auszufallen.

Sechs Zehntel allen Stroms aber verbraucht in Deutschland die Industrie. Ein Hüttenwerk wie Phoenix-Rheinrohr in Düsseldorf setzt etwa 1,3 Milliarden kWh jährlich ein, weit mehr, als z. B. die Stadtwerke München abgeben. Allein die Chemischen Werke

Marl-Hüls verbrauchen - vor allem für ihre Lichtbogenöfen - jährlich etwa 2,8 Milliarden kWh, kaum weniger als Hamburg; und jedes der drei IG-Farben-Nachfolgewerke benötigt über 4 Milliarden kWh.

Besonders die chemische Industrie Deutschlands litt nach dem Krieg unter Kohlenmangel. Aber wenn auch bei weitem damals nicht genug, Strom bekam sie. Denn an den gleichen Hochspannungsleitungen wie sie hingen auch Werke in Frankreich, in der Schweiz, in Luxemburg und Belgien. Und die chemischen Fabriken bekamen auch Gas, denn auch den Gas-Verbund konnten die Alliierten nicht zerstören, wenn sie nicht das gesamte Wirtschaftsleben zum Erliegen bringen wollten. Denn Gas und Koks sind Koppelprodukte. Ganz abgesehen davon, daß die Zahl der Besatzungsangehörigen mit ihren Familien Mitte 1946 in den Westzonen etwa 700000 betrug. Es kam im Durchschnitt also ein Besatzer auf 56 Deutsche. Und wollten Amerikaner, Engländer und Franzosen mit Gas kochen, so mußten sie die Ferngasleitungen in Betrieb halten, mußten sie auch die Versorgung der Deutschen tolerieren, denn eines hing hier vom andern ab.

»Verbund« aber ist nicht nur eine Rationalisierungsmaßnahme. Das ist, wie gesagt, die Folge einer besonderen Wirtschaftsethik, wie es sie vor allem in den Vereinigten Staaten auch heute nur ganz vereinzelt gibt und wie sie sich leider auch im Verdrängungswettbewerb der angloamerikanischen Öl-Trusts gegen die europäische Kohle nicht auswirkt. In Deutschland dagegen trägt sie schon lange Früchte: Westdeutschlands Steinkohlenförderung beträgt jetzt etwa 142 Millionen Tonnen im Jahr, und das ist knapp ein Zwanzigstel der Weltförderung.

Aber in der Kokserzeugung steht die Bundesrepublik mit etwa 44 Millionen Tonnen gleich hinter den USA, die nur um 10 Millionen Tonnen mehr gewinnen, und der Sowjetunion, die als größter Produzent der Erde nur 20 Millionen mehr erzeugt. Die 44 Millionen Tonnen Koks der Bundesrepublik aber machen ein Siebentel der Welt-Kokserzeugung aus. Schon 1937 wurden in Deutschland 36%, der gesamten Kohlenförderung verkocht gegen einen Weltdurchschnitt von damals nur 15%, und das war ein entscheidender Vorsprung. Denn beim Verkokten von Kohle fallen nicht nur riesige Gasmengen an, sondern pro Tonne auch etwa 30 Kilo Teer und achteinhalb Kilo Rohbenzol.

1964 wurden in der Bundesrepublik als Nebenprodukte der Koks-

erzeugung 1,7 Millionen Tonnen Rohteer, eine halbe Million Tonnen Rohbenzol, 104000 Tonnen Reinstickstoff und fast 20 Milliarden Kubikmeter Gas gewonnen, und diese »Kohlenwertstoffe« sind nicht nur unmittelbar bereits rund zwei Milliarden DM wert, sondern werden weiterverarbeitet und bringen so mindestens zwanzig Milliarden ins Rollen.

Kokereibenzol z. B. wurde erstmals 1887 von Franz Brunk auf der Zeche Kaiserstuhl bei Dortmund gewonnen. 1898 kam es zum »Benzol-Verband« des deutschen Kohlenbergbaus, durch den der Uenzolpreis von 24 Mark pro Kilo auf 20 Pfennig sank. Schon im 1. Weltkrieg konnte so Benzol nicht nur als Chemie-Rohstoff, sondern auch als klopfester Motor-Treibstoff verwendet werden, und seit 1924 erschien es, mit Benzin vermischt, als ARAL auf dem Markt. 1964 erzielte die ARAL AG in Bochum, die nun in der Bundesrepublik und West-Berlin rund 6500 und im Ausland rund 2300 Tankstellen betreibt, 3,3 Milliarden DM Umsatz - und da überstieg die Welt-Benzolgewinnung dank der deutschen Pionierarbeiten 7 Millionen Tonnen.

Und noch weit wichtiger ist, daß Koks ebenso Kohlenstoff ist wie Graphit oder Diamanten, Druckerschwärze oder das Farbband-Schwarz unserer Schreibmaschinen. Kohlenstoff-Atome binden sich leicht aneinander, und sie binden sich leicht an andere Atome, und so brennt Koks bekanntlich, bindet er aber auch den Sauerstoff der Eisenerze und setzt so das Eisen frei. Der Koks-Kohlenstoff verbindet sich mit dem Sauerstoff von Wasserdampf und setzt so Wasserstoff frei, ermöglicht die Kohlehydrierung wie die Luftstickstoffbindung, verwandelt sich dabei selber in Kohlenstaub, die wieder das Ausgangsprodukt zahlreicher anderer Stoffe bildet. Und so allianzfreudig ist der Kohlenstoff, daß man statt etwa 3000 im Jahre 1860 heute fast eine halbe Million seiner Verbindungen kennt.

Nur ein kleiner Teil dieser Kohlenstoffverbindungen kommt in der Natur vor, und nur ein kleiner Teil ist wirtschaftlich »interessant«, wurde von den Chemikern nicht nur erzeugt und auf Verwendungsmöglichkeiten untersucht, sondern regelmäßig produziert. Aber immerhin neuntausend im Handel befindliche Chemikalien haben Kohle zum Ausgangsstoff, darunter viele unentbehrliche. Und sollten die nach 1945 gewonnen werden, mußte wie der Kohle-Stahl-Verband auch der Kohle-Chemie-Verband erhalten bleiben.

1860 es zu dem kam, vergingen Jahrhunderte. Aber Deutschland schritt als erstes Land der Welt diesen Weg, und das wurde einer der wesentlichsten Wiederaufstiegsfaktoren, zeigt zugleich,

wie untrennbar die Leistungen der Vergangenheit und der Gegenwart zusammenhängen und wie sie die Zukunft bestimmen.

Daß Kohle nicht nur selber brennt, sondern, unter Luftabschluß erhitzt, ein brennbares Gas und verschiedene Destillationsprodukte liefert, wußte zwar schon der aus Speyer stammende Arzt, Volkswirt und Chemiker Johann Joachim *Becher* im Jahre 1680. Aber der Bergbau förderte Kohle als Brennstoff. Und auch als Koks erzeugt wurde, geschah das nur, um Kohle statt Holz als Brennstoff auch für die Erzverhüttung brauchbar zu machen, ihr vor allem den lästigen Schwefel zu entziehen. Und so hieß das Verkoken lange »Abschwefeln«.

Die ersten Koksöfen wurden nach dem Vorbild der Holzkohlenmeiler gebaut. Sie wurden verbessert, blieben aber nach wie vor offen, das beim Verkoken entstehende Gas entwich ebenso ungenutzt in die Luft wie alle anderen Kohlenwertstoffe. Und als man mit Kienspänen und Tranfunzeln nicht länger zufrieden war und Kerzen immer teurer wurden, da wurde nicht etwa das Gas der Koksöfen aufgefangen, wurden vielmehr extra »Gasanstalten« gebaut, um mit eigens erzeugtem Gas die Städte zu beleuchten. Was, als ein Mitarbeiter Watts, der Schotte William *Murdoch*, das 1792 vorschlug, Napoleon 1. so grotesk erschien wie dem Dichter Walter Scott, denn das hieß doch »Städte mit Rauch beleuchten wollen«. Aber es geschah. Denn hatte Murdoch sein Gas zuerst in Behältern verkauft (wie ja auch heute Propan oder Butangas in Behältern geliefert wird), so hatte er rasch - und als erster - den Vorteil des Energie- statt Energieträger-Transportes erkannt und sein Gas mit Hilfe von Kompressoren über ein Rohrleitungs-System verteilt.

Dadurch war es 1814 zur Gas-Straßenbeleuchtung Londons gekommen. Damit war aber auch eine an Bequemlichkeit nicht zu übertreffende Einkaufsmöglichkeit geschaffen, denn nun drehte man einen Hahn auf und wurde beliefert. Da brauchte man selber keine Vorräte mehr anzulegen, sicherte man sich durch eine Fingerbewegung die Dienste einer großen Fabrik und eines Heeres unsichtbarer Diener.

Heute gilt das als so selbstverständlich wie Lichtschalter und Wasserhähne. Aber vor Murdoch gab es das nicht - und die logische Weiterführung seiner Gedanken ließ weitere drei Generationen lang auf sich warten. Zwar waren bald in allen Großstädten Gasleitungen verlegt worden. 1818 z. B. in Wien, 1826 in Berlin und Hannover. Aber über ein Jahrhundert lang blieb es bei diesen lokalen Versorgungsnetzen. In der Bundesrepublik liegen

heute rund 76000 Kilometer Gasrohre. Aber Hochdruckleitungen für den Ferngas-Transport gab es bis 1928 - bis zu denen, die die zwei Jahre zuvor durch die deutschen Zechen gegründete Ruhrgas AG verlegte - auch hier praktisch keine und damit keinerlei Gasverbund. Da war es damals im intensivsten wirtschaftenden Industriegebiet Europas nicht anders als heute in den Wüstengebieten des Nahen Ostens.

Nachts auf dem Flugplatz von Kuwait anzukommen, ist ein unvergeßliches Erlebnis: Die Wüste scheint zu brennen. Man glaubt in die Hölle zu blicken, zahllose Riesenfackeln tauchen die Ebene in grellweißes Licht, und die Dörfer Shaiba und Fantas wirken wie in Flammen stehend. Das Erdöl Kuwaits nämlich, das dieses Scheitum am äußersten Ende des Persischen Golfes reich und berühmt machte, ist »jung«, steigt durch den Gasdruck selber an die Erdoberfläche. Dieser Gasdruck ist so hoch, daß Öl und Gas sich vermischen, riesige Separator-Anlagen gebaut werden mußten - und die verbrennen das Erdgas, »fackeln es ab«, weil nur ein winziger Bruchteil zur Meerwasser-Entsalzung verwendet wird und es Industrien in weitem Umkreis nicht gibt. Täglich wird heute in Kuwait mehr Gas abgefackelt als alle Kokereien der Ruhr zusammengenommen erzeugen, und ähnlich ist es auf allen Ölfeldern des Nahen Ostens: Eine ungeheure Verschwendung unwiederbringlicher Energie, Raubbau übelster Art, denn längst hätten Erdgasleitungen in die Verbrauchergebiete gebaut werden können. Aber auch eine Fahrt durch das Ruhrgebiet war bis 1928 noch äußerst »romantisch«, auch da erhellten Fackeln die Nacht, denn auch das Kokereigas wurde »abgefackelt«. Alle Zechen und alle Hüttenwerke verbrauchten zwar Koksgas, aber ebenfalls nur einen Bruchteil des anfallenden, und die umliegenden Städte hatten alle ihre eigenen »Gasanstalten«, und die waren zuerst dagewesen. Diese »unabhängigen«, meist in Gemeindebesitz befindlichen Gaswerke, von denen es 1930 noch mehr als tausend in Deutschland gab, wehrten sich gegen das Zechengas, und so kostete es nicht nur sehr viel Geld, sondern noch mehr diplomatisches Geschick, ehe es zu einer »Verbrauchsmischung« kam. Aber aus den ersten 298 Kilometern Ferngasleitungen der Ruhrgas AG wurden binnen drei Jahrzehnten 2300 Kilometer, Leitungen, die der Entfernung Essen Lissabon entsprechen.

Gas dient heute in Deutschland viertausend industriellen Zwecken, denn es ist eine überaus einfach zu kontrollierende Wärmequelle, liefert sowohl sechs Meter lange Flammen wie Flammen von der Größe einer Bleistiftspitze - und jeder Kubikmeter Gas leistet,

was fünf Schwerarbeiter während eines Tages durch ihre Muskelkraft zu leisten vermöchten. Die Nutzung des Kokereigas bedeutete also riesige, zusätzliche Heere »Eiserner Sklaven«, erneut einen gewaltigen Vorsprung der deutschen Wirtschaft. Es bedeutete natürlich auch zusätzliche Einnahmen der Zechen, am entscheidendsten aber war, daß durch die deutschen Ferngasleitungen, die die ersten Europas waren, zugleich auch eine neue Kräftekombination, der Kohle-Chemie-Verbund, zustande kam: Wie die Kokereien mit dem Gichtgas der Hochöfen beheizt worden waren und wie sich längst Kohle-Elektrizität und Wasserkraft-Strom ergänzten, so wurde nun Kokereigas den Stickstoffwerken zugeleitet, die ihm den Wasserstoff entnahmen, diesen Wasserstoff mit Luftstickstoff zu Mineraldünger verbanden und das »Rest-Gas« - das zu 60%, aus Methan besteht - zurück an die Kokereien und Hüttenwerke lieferten, die ihre Koksöfen und Glühöfen damit beheizten. An die gleichen Leitungen, die nun von Aachen bis Peine und von Rheine und Osnabrück bis Worms und Speyer Haushalte versorgten, wurden Kautschuk-Synthesewerke wie Marl-Hüls und Hydrierwerke wie Scholven angeschlossen. Zwischen 1860 und 1960 stieg Deutschlands Gasverbrauch von 45 Millionen Kubikmetern auf 27,8 Milliarden, auf das Fünfhundertfache also. Aber wichtiger war die Art, wie dieses Gas nun genutzt wurde: Mehr und mehr wurde es nun chemisch veredelt und so in seinem Wert vervielfacht.

Und diese Entwicklung hatten auch die Sieger nicht rückgängig machen können: Sie waren an dieser Produktion interessiert, an jener nicht. Aber sie sahen sich einer Symbiose gegenüber, dem Zusammenleben der verschiedenartigsten Organismen, die zugrunde gehen, wenn man sie auseinanderreißt. Sie mußten sich schließlich dem »Zwang der Notwendigkeit« fügen, konnten auf die Dauer ihre Produktionsverbote und Produktionsbeschränkungen nicht aufrechterhalten: Die Stickstoff-Synthese war Deutschland, wie gesagt, verboten worden wie alle Rohstoff-Synthesen. Aber bald sahen die Besitzer, wie teuer es sie zu stehen kam, daß die deutschen Ernten immer geringer wurden. Trotz der Hungerrationen mußte in die drei Westzonen 1946 für 470 Millionen \$ mehr eingeführt werden als ausgeführt werden konnte. Da stieg der Passiv-Saldo 1947 auf rund 600, 1948 auf 900 und 1949 auf 1000 Millionen Dollar. Wie Getreide und Mehl mußten Treibstoffe importiert werden, denn ohne die war die Kohlenförderung sowenig wie die andwirtschaftliche Produktion aufrechtzuerhalten, und Autos brauchen bekanntlich auch Reifen. Und so wurde »vorläufig« der Betrieb einzelner Stick-

stoff-, Treibstoff- und Kunsterzeugnisse gestattet. Da blieben die zwar auf der Demontageliste, aber da auch die Demontage Zeit brauchte.

Daß sie sehr viel Zeit erforderte, dafür aber sorgten Leute wie Heinrich Kost, der Chef der 1947 gegründeten »Deutschen Kohlenbergbau-Leitung« oder DKBL, die der Alliierten Anordnung Nr. 112 zufolge »der Militärregierung für den leistungsfähigen Betrieb ... des Steinkohlen- und Braunkohlenbergbaus sowie der dazugehörenden Hilfsindustrien und Interessen verantwortlich ...« war und die deutsche Kohlenförderung derart zu steigern hatte, »daß sie vor allem dem alliierten Bedarf, in zweiter Linie den Bedürfnissen der deutschen Verkehrs- und Energiewirtschaft, der lebenswichtigen Industrien und schließlich der Haushaltungen« gerecht wurde.

Durch einen Beirat von sechs Unternehmern und sechs Gewerkschaftsvertretern unterstützt, tat das Dr.-Ing. Kost - ehemals »Fleischer mit der Rose«, weil er kaum je ohne Blume im Knopfloch zu sehen war - auf seine Art. 1890 in Betzdorf an der Sieg geboren, hatte Kost seine Jugend in Essen verlebt, wo sein Vater Generaldirektor bei der Bergwerks AG »Nordstern« war. Im Ersten Weltkrieg mit beiden Eisernen Kreuzen ausgezeichnet, wurde er 1921 als Bergassessor Staatsbeamter, vier Jahre später Zechendirektor und schon als Einundvierzigjähriger Leiter der (14 Familien Haniel gehörenden) Gewerkschaften Rheinpreußen und Neumühl, eines der bedeutendsten Bergbauunternehmen Deutschlands.

In kurzer Zeit machte Kost »Rheinpreußen« zur ergiebigsten aller Zechen. Und zwar, weil er einer der ersten war, die radikal mechanisierten und die Bedeutung der Kohlenwertstoffe im Zeitalter der Chemie richtig einschätzten. Kost gewann als erster im Revier Benzin aus Kohle. Er baute schon 1936-38 ein Fischer-Tropsch-Werk in Meerbeck, im Jahr darauf ein Werk zur Gewinnung technischer Alkohole aus Kohle. Kost schuf die Chemischen Werke Homberg, die synthetische Schmieröle erzeugten, eine Schmierfettfabrik und anderes. Er baute ein eigenes Tankstellen-Netz auf und gewann für seine Laboratorien und Versuchsbetriebe hervorragende Wissenschaftler.

Mit den Nationalsozialisten vertrat Kost sich nicht. Er wurde im April 1934 verhaftet, weil er sich gegen den Betriebszellen-Obmann wandte, und erneut 1944, weil er mit der Widerstandsbewegung in Verbindung stand. Nur durch einen Zufall wurde er nicht hingerichtet, aber, kaum dem Gefängnis entkommen, von den Amerikanern erneut eingesperrt, weil sie seine Bergmanns-

montur, die er zu einem Begräbnis angelegt hatte, für eine SS-Uniform hielten.

Kost war ein eminenter Fachmann, setzte sich so bei den Fachleuten der »North German Coal Control« und der »Combined Coal Control Group«, zu denen z. B. heute im britischen »National Coal Board« führende Leute wie G. W. Hembr oder H. E. Collins gehörten, rasch durch. Die ließen Kost weitgehend freie Hand, und so zögerte der die Demontage der Synthesewerke immer wieder hinaus, und als die Deutsche Kohlenbergbau-Leitung im Sommer 1953 in Liquidation trat, hatte der Ruhrbergbau die schwerste Zeit hinter sich. Da war die Koksgewinnung und die Gaserzeugung höher als vor dem Krieg, lieferten die Zechenkraftwerke doppelt soviel Strom wie 1938. Und heute ist der Ruhrbergbau der größte Stickstoff-Exporteur der Welt, sind Werks Geschichten wie die der »Ruhrchemie« typisch.

Als Gemeinschaftsgründung der Zechen entstanden, die keine eigenen Chemieinteressen besaßen, baute die »Ruhrchemie AG Oberhausen-Holten« 1928 am Nordwestrand des Reviers binnen 54 Wochen ein Werk, das durch eine 12 Kilometer lange Leitung Kokereigas der Gute-Hoffnungs-Hütte bezog und daraus Ammoniak herstellte. Die Produktion ermöglichte das Forschen. Neuartige Frostschutz- und Lösemittel wurden entwickelt, 1934 mit dem Kaiser-Wilhelm-Institut für Kohleforschung in Mülheim ein Lizenzvertrag für die Fischer-Tropsch-Synthese geschlossen und dieses Kohleverflüssigungsverfahren technisch reif gemacht. Als Schwestergesellschaft wurde mit 15 Millionen Mark Kapital die »Ruhrbenzin AG« gegründet, die 1936 ihren ersten Treibstoff verkaufte, im Jahr darauf auch hochwertige Schmieröle aus Kohle herzustellen begann. 1943 arbeiteten in Sterkrade-Holten 8000 Leute, waren hier insgesamt 170 Millionen Mark investiert.

Und ein Jahr später hatten Luftangriffe, die zusammen fünf Stunden dauerten, vernichtet, was in 15 Jahren aufgebaut worden war. Da sausten, zuerst nur aus dem Nachthimmel, bald aber auch am hellen Tage, über 4000 Bomben auf die Werksanlagen nieder. Aus raffiniert ausgedachter Ordnung wurde ein sinnloses Trümmergewirr. Grabesstille lag seit dem 21. Januar 1945 über dem Fabrikgelände, alle Brücken waren gesprengt, nur wer genau Weg und Steg kannte, vermochte den Trümmerhaufen zu finden. Aber die Sieger fanden ihn, besetzten am 27. März das Werk.

Sie erlaubten im Sommer die ersten Aufräumarbeiten. Erteilten im November 1945 einen »vorläufigen Permit« für die Stick-

stoffherzeugung. Ein von der Deutschen Bank in Essen geführtes Konsortium ließ der Ruhrchemie 14 Millionen Mark, obwohl sie auf der Demontagelliste stand. Und bald wurde die bisherige Höchstproduktion von 47000 Tonnen Reinstickstoff weit übertroffen, denn die Belegschaft war zurückgekehrt, wenn meist auch in Lumpen und unterernährt und nicht selten krank. Da standen Männer an den Reglern, die auch im ärgsten Bombenhagel ihren Posten nicht verlassen, sondern unerschütterte in der richtigen Reihenfolge die Anlagen abgestellt und so weiteres Unglück verhindert hatten. Und das waren wahre »Helden der Arbeit«, denn in einem Synthesewerk bedeutet ein Luftangriff noch etwas ganz anderes als in anderen Fabriken; die chemische Industrie arbeitet mit Säuren, von denen ein paar kleine Spritzer Blindwerden bedeuten, und in einem Nitrierbetrieb z. B. machen schon Temperaturunterschiede von nur einem oder zwei Grad den Unterschied zwischen dem »normalen Prozeß« und einer Explosion aus. Die »Fahrer«, die Leute, die hier an den Schaltpulten die chemischen Reaktionen steuern, besitzen nicht nur außergewöhnlich rasche Reaktionen und ein hochentwickeltes Verantwortungsbewußtsein, sondern auch außergewöhnlichen Mut, denn sie traben in einem Röhrenwald, dessen Gefahren ungleich größer sind als die der Tropenwälder. Blitzschnell muß hier das Wetter und die Eingreifens erkannt werden, denn wenn auch nur selten Explosionen zu fürchten sind, in die Millionen gehende Materialunfälle kann es leicht geben. Und welche Kräfte diese Männer bandigen, zeigen schon die armdicken Stahlbolzen und kopfgroßen Achtkantmutter, mit denen die Reaktionstürme befestigt sind.

Die Ruhrchemie-Leute aber verstanden nicht nur ihr Metier, sie wußten auch, daß die 70000 Tonnen Reinstickstoff, die sie nun erzeugten, 300000 Tonnen Handelsdünger bedeuteten und der wieder eine Million Tonnen Getreide oder fünf Millionen Tonnen Kartoffeln mehr, als ohne ihn gewachsen wären. Da gab es nun wieder einen fünf Stock hohen Bau mit Eindampfapparaten und Granulierschnecken und Drehtrommeln, mit Siebwerken und Kühlaggregaten, und von da ging 1950 auch der erste Stickstoff wieder ins Ausland, nach Ägypten und Venezuela, in die Türkei und zu den Bananenpflanzern der Kanarischen Inseln.

Während in Holten wiederaufgebaut wurde, wurde aber auch gleichzeitig demontiert: 1948 die Anlagen zur Erzeugung synthetischer Schmieröle und der Großteil der Anlagen zur Löse- und Waschmittelherstellung. 1949 sollte die ganze

Fischer-Tropsch-Anlage verschwinden. Aber da stand die Belegschaft geschlossen auf. Da kam es hier wie anderswo zu der bereits geschilderten Selbsthilfe der Arbeiter. Erneut besetzten britische Truppen die Werksanlagen. Aber schließlich wurde die Demontage doch eingestellt, die Verwendung der Fischer-Tropsch-Einrichtungen zur Rohölverarbeitung gestattet.

Und längst hatte die Ruhrchemie inzwischen auch ihre Laboratorien wiederaufgebaut und besser denn je besetzt und eingerichtet. Zwar war ihr wie allen chemischen Fabriken und wie der deutschen Gesamtwirtschaft Forschen und Entwickeln streng verboten. Aber wenn neben den Routinearbeiten unauffällig dieser oder jener Idee nachgegangen wurde, so merkten das die Kontrolloffiziere nicht immer. Und so wurde der teure Kobalt-Katalysator der Fischer-Tropsch-Synthese durch einen neuen Eisen-Katalysator ersetzt und in den Anlagen der Krupp-Kohlechemie in Wanne-Eickel seit 1952 erprobt. Dort gab es nur alte Öfen. Aber ein völlig neuer Typ wurde von der Ruhrchemie auf der Kuhlmann-Anlage in Harnes in Nordfrankreich errichtet, und lieferte ein Fischer-Tropsch-Ofen vor dem Krieg zwei Tonnen Produkte pro Tag, so hier nun über 50 Tonnen. Zehn Meter hoch, entstanden solche Öfen auch in einem Betrieb unweit Johannesburgs in Südafrika.

Nach dem Zusammenbruch mußte in Sterkrade-Holten aus der Erinnerung gearbeitet werden, mit Hilfe halbverkohlter Notizen und kümmerlicher Planreste. Was an Unterlagen nicht zerstört war, hatten die Alliierten hier wie überall beschlagnahmt. Sie hatten auch alles Erdenkliche fotografiert, aber da meinte ein Chemiker: »Regt euch nicht auf! Was wir selber noch nicht wissen, können die auch nicht photokopieren!« Und das erwies sich als die zukunftsträchtigste Wahrheit. Denn wie bei den Chemikern war es bei den Schlossern und Elektrikern. Auch die hatten nicht nur geschickte Hände, sondern Ideen. Sie machten diesen und jenen Verbesserungsvorschlag, und schließlich stand hier ein neues, nicht ein wiederaufgebautes Werk. Da gab es nun neben der Kokereigas-Leitung auch eine 13 km lange Erdölleitung zum Hafen Duisburg, und die Raffinerie, die die Ruhrchemie baute, arbeitete nicht wie alle andern. Und da gab es hier nun auch einen Kohle-Öl-Verbund. Ähnlich war es überall.

Kohle und Kalk im Lichtbogenofen zusammengeschmolzen, geben Kalziumkarbid. Die erste volle Tonne Kalziumkarbid auf der Welt wurde 1894 erzeugt. Aber bei Ausbruch des Zweiten

Weltkrieges waren es 3 Millionen Tonnen, und Deutschland lieferte davon vier Zehntel. Kalziumkarbid mit Wasser gibt Azetylen -und Azetylen liefert heute Tausende wichtiger Chemikalien, Synthesekautschuk ebenso wie Kunststoffe und Synthesefasern. Aus Kalziumkarbid wird auch großindustriell Kalkstickstoff gewonnen, ein wichtiges Düngemittel, und die erste Fabrik auf der Welt, die das tat, war die zur IG-Farben (und zu den Farbwerken Hoechst) gehörende Knapsack-Griesheim AG irt Knapsack bei Köln. Das war 1907 gewesen, und da beschäftigte sie 60 Mann. Bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges waren es 2230 - plus der unsichtbaren »Eisernen Sklaven«, die in Form des vom Goldenbergwerk gelieferten Stromes hier tätig waren, die Lichtbogenöfen auf 2000 bis 2200 Grad hielten und alle Maschinen des Werkes trieben. Eine Milliarde Kilowattstunden jährlich verbrauchte Knapsack. Und das entspricht, wie bereits vorgerechnet, einem Muskelarbeiter-Heer von zehn Millionen.

1) Durch einen Luftangriff waren am 28. Oktober 1944 acht Zehntel des Werkes Knapsack in Trümmer gelegt worden. Aber das Goldenbergwerk blieb erhalten, und so hatte es Sinn, die Blindgänger zu entschärfen. Da wurde in unglaublich kurzer Zeit in Knapsack aufgeräumt und erneut Kalkstickstoff produziert, denn (la halfen hier jedem der 400 Menschen aus Fleisch und Blut, die sich 1946 wieder zusammenfanden, 25 000 »Unsichtbare«. Diese »Unsichtbaren« konnten die Sieger nicht hinter Stacheldraht setzen, die konnten sie nicht aushungern und die erwiesen sich hier in Gestalt von Braunkohle-Strom nicht minder als Retter wie bei der Ruhrchemie das Koksgas.

Schon der Kalkstickstoff, den Knapsack produzierte, war wichtig genug. Aber noch weit wichtiger war das Werk - und all die anderen Stickstoffwerke, Benzol-Raffinerien, Teer-Destillationen und was es sonst an deutschen »Kohlenwertstoff«-Werken gab - als Zulieferer der weiterverarbeitenden Chemie. Denn keine andere Industrie ist ja so ausgesprochen eine Intelligenz-Industrie wie die Deutschlands Wiederhochkommen war in fast allem ein Sieg des Geistes über die pure Macht und über alle materiellen Widrigkeiten. So gut wie alle Industrien sind heute »Intelligenz-Industrien«, leben mehr von Wissen und Erfahrung als von den Rohstoffen, die sie verarbeiten. Die Chemie aber verarbeitet nicht nur Ausgangsstoffe, sondern schafft sie auch. Chemische Fabriken tellen heute 600 bis 12000 Produkte her, können aber Hunderttausende verschiedene Einzelerzeugnisse herstellen, denn sie haben nicht wie alle andern eine festumrissene, durch ihre Rohstoffe wie die herzustellenden Güter festgelegte Aufgabe, sondern eine

allgemeine und damit praktisch unbeschränkte: Die Chemie soll beschaffen, was es in der Natur nicht gibt. Oder was die Natur nicht in technisch brauchbarer Form bietet. Oder in so geringen Mengen, daß es zu teuer ist.

Die Chemie wandelt die Stoffe. Sie fügt die Elemente neu zusammen. Und dazu gibt es unzählige Möglichkeiten: wenn vor dem Zweiten Weltkrieg z. B. nur etwa ein Dutzend der chemischen Elemente in der Groß-Chemie vertreten war, so sind heute mehr als 90 wirtschaftlich wichtig und dazu fast alle ihrer 300 Isotopen.

Ist die chemische Industrie eine Grundstoff-Industrie, die aus Steinsalz Soda, aus Gips Schwefelsäure, aus Kalk und Kohle Kalziumkarbid oder aus Luft und Wasser Stickstoff herstellt, so ist sie aber zugleich auch eine Halbzeug- und Fertigwaren-Industrie, beliefert sie den Letztverbraucher ebenso mit unentbehrlichen Gebrauchsgütern wie sie die Landwirtschaft, das Handwerk und die Industrie beliefert und hier wiederum Betriebe jeder Art und Größe. Chemische Fabriken wie Bayer in Leverkusen liefern heute rund zehntausend Produkte an hunderttausend Kunden und sind dadurch ungleich krisenfester als andere Industrien. Und sie arbeiten rentabler, weil chemische Prozesse kontinuierlich ablaufen. Früher waren Bottiche und Rührwerke für chemische Fabriken charakteristisch. Heute sind es riesige Hochdruckbehälter, Destillationstürme und Rohrleitungen, bei der Badischen Anilin- und Sodafabrik in Ludwigshafen z. B. über 1800 Kilometer. Und die transportieren kontinuierlich. Die sind Tag und Nacht in Betrieb und wie die Reaktionsgefäße zu 100% ihrer Kapazität genutzt. Andere Fabriken sind schon bei 750% Kapazitätsausnutzung gut ausgelastet. Die arbeiten meist nur 40 der 168 Stunden einer Woche, und so beträgt deren »Produktivitäts-Index« 40×75 gleich 3000, während er in der chemischen Industrie 168×100 gleich 16 800 lautet, also fast sechsmal besser ist. Hier ist natürlich auch die Produktionsausweitung einfacher, denn ein Reaktionsgefäß von 100 Kubikmetern Inhalt kostet nicht zehnmal soviel wie eines von zehn und ist meist mit der gleichen Regleranlage und damit mit dem gleichen Personal zu überwachen.

Es ist also kein Zufall, daß schon 1875 der Produktionswert je Arbeiter in der chemischen Industrie Deutschlands mit damals rund 7500 Mark ungleich höher war als in anderen Fabrikationszweigen. Und daß inzwischen dieser Pro-Kopf-Wert auf über 60 000 Mark stieg. Und es ist auch nicht erstaunlich, daß nur mehr wenige Naturprodukte mit den chemischen konkurrieren können,

denn die Chemie spart Geld, Zeit und Raum: Um z. B. 100 000 Tonnen Naturkautschuk zu erzeugen, müssen etwa 870 Quadratkilometer besten Bodens mit Hevea-Bäumen bepflanzt werden. Liche denen die erste Gummimilch abgezapft werden kann, vergehen acht Jahre. Und diesen Latex zu sammeln, erfordert 65 000 Arbeitskräfte.

Ein gleich leistungsfähiges Werk der Kautschuk-Synthese ist binnen zwei Jahren betriebsfertig zu erstellen. Es braucht nur etwa einen Quadratkilometer Platz und höchstens 1000 Arbeitskräfte. Und darum werden heute auch in den USA drei Viertel Synthese- und nur mehr ein Viertel Naturkautschuk verwendet, betrug hier die Synthesekautschuk-Erzeugung 1964 mehr als 1,8 Millionen Tonnen.

Wird Äthylalkohol aus Kartoffeln gebrannt, so werden für 100 000 Tonnen Alkohol mehr als zwei Millionen Tonnen Kartoffeln gebraucht. Die erforderlichen Felder bedecken 48 Quadratkilometer. Ein Werk wie das von Bayer in Dormagen stellt 100 000 Tonnen Alkohol jährlich auf einem Hundertstel Quadratkilometer her, der Fläche eines Villengrundstücks, und ähnlich ist das Verhältnis des Arbeitskraftbedarfes.

Allerdings kostet ein rentabel arbeitendes Synthese-Kautschukwerk etwa 280 Millionen Mark. Da müssen in einem modernen Chemie-Großbetrieb (ähnlich wie in Großraffinerien) bis zu 100 000 DM für jeden einzelnen Arbeitsplatz investiert werden. Und das setzt eine Kapitalkraft voraus, die (von Ausnahmen wie der Schweiz abgesehen) nur Länder mit einem großen Binnenmarkt und einem dementsprechenden Wirtschaftsvolumen haben. 1) Das ist - neben Wissen und Können und staatlicher Ordnung - die beste Garantie dafür, daß das »alte« Europa ein Überholtwerden durch die »Neuen« nicht zu fürchten hat, und war die Voraussetzung dafür, daß die Chemie z. B. auch unsere Textilindustrie konkurrenzfähig erhielt.

(Gäbe es nur Naturfasern, so hätte diese sich auf die Dauer bei uns nicht halten können, denn natürlich ist es wirtschaftlicher, Baumwolle in Ägypten oder Brasilien zu verspinnen und Wolle in Australien oder Südafrika, als die Rohstoffe nach Europa zu transportieren und die Fertigfabrikate zurück in die Rohstoffländer. Aber inzwischen wurde auch die Textilindustrie sehr kapitalintensiv, und mehr und mehr erzeugt sie heute Mischgewebe: Allein 1949-64 stieg die Welt-Synthesefaser-Erzeugung von 47 000 auf 1,6 Millionen Tonnen, die gesamte Chemiefaser-Produktion von 43 auf über 6 Millionen. Wie wir Naturfasern brauchen, so brauchen die Baumwoll- und Woll-Länder Chemie-

fasern. Die haben sie nicht, und die zu schaffen erfordert Kapitalien, die sie ebenfalls nicht haben und die noch sehr lange ihr Mangelgut Nummer eins bleiben werden. Auch unsern Wissens- und Erfahrungsvorsprung einzuholen, wird ihnen sehr schwer fallen. Und so bleibt es dank der Chemie bei einem Geben und Nehmen, das für alle vorteilhaft ist. Müssen aber Devisen gespart werden, so ist auch da die Chemie ein hervorragender Helfer: Auf je eine Mark Aufwand für die Einfuhr anteiliger Rohstoffe erbrachte 1937 z. B. die deutsche Textil- und Bekleidungsindustrie einen Exporterlös von 60 Pfennig, der Maschinenbau und die Elektroindustrie von 4 Mark, die chemische Industrie aber von 45 Mark: Sie verfünfundvierzigfachte das in sie investierte Devisenkapital und wies zugleich auch eine der höchsten Exportquoten auf, verkaufte bereits 1937 rund $\frac{240}{6}$ ihrer Gesamterzeugung im Ausland.

Zehn Jahre später waren es knapp 5%. Und ein Zwanzigstel von insgesamt 932 Millionen Mark statt der 1937 rund 6 Milliarden deutschen Gesamtausfuhrerlöses. Da hatte Deutschland 1913 z. B. 85% aller Farbstoffe der Welt geliefert. Trotz der Patententeignungen des Ersten Weltkrieges stammten auch 1924 wiederum 44%, aller Teerfarben aus Deutschland. 1947 aber waren es nur 4300 Tonnen oder weniger als ein Fünfzigstel der Welterzeugung. Und ähnlich war es bei allem. Auch mit der deutschen chemischen Industrie schien es vorbei.

Die hatte 1877 einen Gesamt-Bruttoproduktionswert von weniger als einer halben Milliarde gehabt, erzeugte 1938 Güter im Wert von 5,7 Milliarden und erreichte 1947 noch nicht eineinhalb. Aber die Chemie war nun untrennbar mit der Gesamtwirtschaft verbunden. So viele Kunden so vieler verschiedener Produkte überall auf der Welt wurden durch die Produktionsverbote und die Demontagen in Deutschland betroffen, daß die Potsdamer Beschlüsse nicht aufrechterhalten werden konnten. Und so produzierte die chemische Industrie Westdeutschlands bereits 1949 mehr, als vor dem Krieg im ganzen Reich produziert worden war. Da war bereits 1955 die deutsche Chemie-Erzeugung 13,4 Milliarden DM wert, und heute sind es über 30 Milliarden, obwohl die etwa viertausend chemischen Fabriken, die es 1946 gab, dem Industrieplan dieses Jahres zufolge »niemals mehr als maximal $\frac{400}{6}$ von 1936« also höchstens 1,7 Milliarden Mark umsetzen sollten.

Trug so die Chemie entscheidend zum Wiederaufstieg Deutschlands bei, so hätte sie allerdings noch viel mehr tun können: Sie half den Wohlstand des Kaiserreiches begründen. Sie half der

Weimarer Republik die Reparationslast tragen und die Inflations-schäden überwinden. Und sie hätte dem Dritten Reich den 1. Frieden erhalten, wenn man sie nur gelassen hätte. Denn sie überwand durch selbstgeschaffene Rohstoffe den Mangel an Devisen, wie sie in der Lage war, neue Hungerblockaden zu verhindern. Sie war durch nimmermüdes Forschen und wagemutiges Investieren zur Stoffbeherrscherin geworden.

Aber es war hier wie immer und überall: Man kann die menschliche Intelligenz zum Bösen so leicht wie zum Guten gebrauchen. Man kann die Intelligenz intelligent einsetzen - oder verbrecherisch dumm.

25 Deutschlands Stoff-Beherrschung

1) DIE LEISTUNG DER CHEMIE

Nichts ist in dieser Nacht des 8. Juli 1916 zu sehen. Als der vor dem amerikanischen Hafen Newport News stationierte Lotsendampfer um 23 Uhr 30 mit dem üblichen Blaufeuer zum Entsenden eines Piloten aufgefordert wird, richtet er seinen Scheinwerfer auf die Kundschaft. Aber auch so ist da kein Schiff auszumachen. Der Lotsenkapitän fährt näher und fragt nach Namen und Heimathafen. Und da wird »Deutschland, Bremen« geantwortet. Ein dummer Scherz offenbar. Denn seit gut zwei Jahren weiß doch jedes Kind, daß es eine deutsche Schifffahrt nicht mehr gibt. Daß sie von allen Meeren gefegt ist und die Flotte des Kaisers sich versteckt. Aber da liegt tatsächlich ein deutsches Schiff vor Newport News: Die »U-Deutschland« der im Jahr zuvor von Alfred **Lohmann** gegründeten »Deutschen Ozeanreederei«, das erste Handelsinterseeboot der Welt.

Stolz die Reichsflagge entfaltet, fährt dieses einzigartige Frachtschiff am andern Morgen durch die Chesapeake-Bucht. Das Kapitän Paul **König** vom amerikanischen Konsul in Bremen erteilte Gesundheitsattest wird an der Quarantänestation übergeben, in Baltimore werden Zollformalitäten erledigt, wird die Ladung gelöscht: Hochwertige deutsche Teerfarben und pharmaceutische Spezialitäten, die siebzehnmal soviel einbringen wie die Rückfracht kostet. Die besteht vor allem aus Legierungsmetallen und 200 Tonnen Kautschuk. Durch eine zweite Fahrt der »U-Deutschland« kommen im November 1916 aus New London im Staat Connecticut weitere 380 Tonnen Kautschuk nach Deutschland, und damit ist der Kriegsbedarf für sechs Monate gedeckt.

Aber 200 Tonnen Kautschuk monatlich erzeugt 1935 bereits die Versuchs-Syntheseanlage der IG-Farben; 5000 Tonnen beträgt 1938 die Gesamterzeugung des Reiches.

Kapitän Königs Fahrten bleiben denkwürdig und nicht minder die von Blockadebrechern wie der »Osornox« unter Kapitän *Hei/man* im Zweiten Weltkrieg. Vor allem im japanischen Machtbereich luden sie 94000 Tonnen Kautschuk - sind etwa 45000 davon kamen in Deutschland an. Aber die deutschen Synthesewerke erzeugten 1939-44 zusammen 444000

Tonnen, ihre Kapazität betrug schließlich 20 000 Tonnen jährlich.

Deutschlands Hydrierwerke und die Fischer-Tropsch-Anlagen hatten 1944 eine Kapazität von über vier Millionen Tonnen Treibstoff. Während 1936 nur zwei verbraucht wurden, stellten sie 1939-44 um 15 Millionen Tonnen Kohle-Benzin her. Da ging niemand in Deutschland in Lumpen, denn es gab Zeliwollewerke und andere Chemiefaseranlagen. Und da hungerte niemand, denn Deutschlands Stickstofffabriken waren nun längst die leistungsfähigsten der Welt; während des Zweiten Weltkrieges stand für jeden Hektar Ackerland dreißigmal so viel Mineraldünger zur Verfügung wie während des Ersten. Zum Gewinnen des Krieges genügte auch das nicht. Aber hätte das nicht den Frieden erhalten müssen? Die wirtschaftliche und technische Entwicklung zeigte schon in den dreißiger Jahren deutlich: Blockaden wie die von 1914-18 haben keine Schrecken mehr. Weltweite Preistreiberei wird immer schwieriger, und Devisenmangel braucht nicht Mangel schlechthin zu bedeuten. Seit Kohle verflüssigt werden kann, ist es mit der Macht der Öl-Magnaten vorbei. Seit neue Verhüttungsmethoden Deutschlands »armen« Erzen Wert gaben, kann Deutschlands Stahlindustrie nicht mehr stillgelegt werden. Deutschlands Existenz ist durch Wissenschaft und Technik besser als durch Heere und Flugzeuggeschwader zu schützen.

Diese Schlußfolgerung nahezulegen, hatte der Verfasser der vorliegenden Darstellung im Frühjahr 1936 sein Buch »Wissenschaft bricht Monopole« veröffentlicht, das weiteste Verbreitung erfuhr, sogar von hohen Parteifunktionären gefördert wurde, ja, selbst Hitler zu überzeugen schien.

Aber Hitler zog andere Schlüsse aus dem Tatsachenmaterial als der Verfasser und dessen Förderer. Er sagte sich: Eben weil Wissenschaft die Monopole bricht, weil »Autarkie« möglich ist und malayischer Kautschuk so entbehrlich wie ägyptische Baumwolle, kann ich in Europa tun und lassen, was ich will. Und er verkündete im Herbst 1936 seinen »Zweiten Vierjahresplan«, der Deutschland auch wirtschaftlich kriegsbereit machen sollte.

So trat eine tragische Umkehrung dessen ein, was mit dieser Veröffentlichung vom Verfasser und jenen deutschen Wissenschaftlern und Technikern, die ihm das Grundmaterial zu »Wissenschaft bricht Monopole« zur Verfügung gestellt hatten, beabsichtigt worden war.

Und diese Umkehrung hatte am Ende zur Folge, daß Deutsch-

lands Chemiker den Alliierten noch gefährlicher schienen als seine Ijüttenleute und daß die IG-Farbendirektoren ebenso vor das Nürnberger Kriegsverbrecher-Tribunal kamen wie die Krupp-Direktoren. Bei der Eröffnung dieses Verfahrens sagte General Telford Taylor: »Das Ziel der Angeklagten bestand darin, das deutsche Volk zu einer Militärmacht zu erheben und aus ihm eine furchtbare Zerstörungsmaschine zu machen, damit Deutschland durch brutale Drohungen und nötigenfalls durch Krieg Europa und später den Nationen jenseits der Meere seine Herrschaft auferlegen konnte. An diesem anmaßenden und in höchstem Maße verbrecherischen Abenteuer waren die Angeklagten eifrige und führende Teilnehmer. . . Sie boten ihre mächtigen Hilfsmittel auf und faßten ihr gewaltiges Talent zusammen, um Waffen und anderes Eroberungsgerät zu schmieden, die den deutschen Terror verbreiten halfen.«

»Sie saßen am Webstuhl des Todesmantels, der über Europa fiel!« Das war das Bild, das die Sieger der Welt von Deutschlands führender Chemie-Firma boten; von Männern, die mehr gegen Hunger und Seuchen getan hatten als irgendwer sonst. Und die nun »Deutschlands Giftgas-Fabrikanten« genannt wurden, ihre Firma »der alles erstickende Polyp«. Wie aber war es wirklich zu Deutschlands Weltgeltung in der Chemie gekommen?

1) a) waren Forscher wie der Darmstädter Farbenhändlerssohn Justus Liebig, der 1825 in Gießen das erste deutsche Universitätslaboratorium einrichtete; wie der Bonner Chemie-Professor August Kekulé von Stradonitz, einer der Hauptbegründer der Strukturforschung, der 1868 den »Bauplan« des Benzols enthüllte; und wie der Begründer der Kohle-Chemie Friedrich Ferdinand ImSe, der 1834 im Steinkohlenteer das Anilin entdeckte, durch Versetzen von Anilin mit Chlorkalk den ersten aller Teerfarbstoffe, das blauviolette »Kyanol«, gewann, der das Phenol isolierte, das später einer der wichtigsten Grundstoffe der Kunststoffherstellung wurde. Für Deutschlands Weltgeltung war wichtig, daß zwischen 1893 und 1945 fast die Hälfte aller Nobel-Preise Deutschland zugesprochen wurde - aber nicht minder, daß sich hier manche Unternehmer-Persönlichkeiten fanden, weitschauende Kaufleute, die die Zukunftsvisionen der Wissenschaftler realisierten. 1) a) wurde aus einer 1848 in Mannheim gegründeten »Gasanstalt« die Keimzelle einer neuen Welt. Diese Gasanstalt gehörte Friedrich Engelhorn, einem jungen Juwelier, der wissenschaftliche Zeitschriften so gierig las, wie andere Kriminalromane. Engelhorn litt in London die Gasbeleuchtung kennengelernt und sie in

seiner Vaterstadt eingeführt. Wie Tausende anderer Gasfabrikanten wußte er mit dem zwangsläufig anfallenden Teer und dem Gaswasser nichts anzufangen, aber er war gebildeter und unternehmender, kannte die Arbeiten von Runge und A. W. Hofmann und sah sich die Destillationsanlage für Gaswerks-Teer an, die Julius Rütgers 1860 in Erkner bei Berlin baute, um Imprägniermittel für Eisenbahnschwellen und Bindemittel für Braunkohlen-Briketts herzustellen. Auch das war ein Fortschritt gewesen, und auch die Firma Rütgers wurde groß. Aber Engelhorn nutzte den Abfall seiner »Gasanstalt« nicht nur, er verwandelte ihn und zwar so, daß sein Wert verhundertfacht und in vielen Fällen vertausendfacht wurde. Engelhorn erkannte lange vor allen andern die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Teer-Chemie, kaufte in Ludwigshafen am Rhein zehn Hektar Land, gründete am 6. April 1865 die »Badische Anilin- & Sodafabrik« und begann mit 30 Arbeitern seinen Gasabfall in einen Fortschritts-Faktor zu verwandeln, wie es einen wirksameren nie gab.

In Berlin wurde damals gerade der Pferdetransport-Verkehr aufgenommen, in München gab es die Premiere von »Tristan und Isolde«, und Ludwigshafen besaß 1700 Einwohner. Immerhin schon um 1620 mehr als im Jahre 1840, denn da begann erst der Bau des Staats-Hafens an der »Rheinschanze«, und erst der brachte Leben in das Dorf. Der lockte auch Engelhorn an, zur Transport-Gunst kam hier die praktisch unbeschränkte Wasserversorgung der Fabrik - und diese Fabrik vor allem ließ Ludwigshafen binnen dreier Generationen auf über 170000 Menschen anwachsen, auf das Hundertfache des BASF-Gründungsjahres, machte hier in einem Zwanzigstel der Zeit, die andere Rheinstädte gebraucht hatten, ein Dorf zu einer Großstadt.

Denn eines ergab sich aus dem andern: In Engelhorns Fabrik wurde 1869 das synthetische Alizarin, das künstliche Krapp-Rot geschaffen, das lange 200 Mark pro Kilo einbrachte, während das Ausgangsprodukt, der Steinkohlen-Teer, damals 10 Mark die Tonne kostete. Engelhorn verdiente sehr viel Geld, aber er verwendete es, um hervorragende Laboratorien zu schaffen und Forschungen und Entwicklungen zu finanzieren, die von der alteingesessenen englischen und französischen chemischen Industrie als »nutzlose Spielereien« betrachtet wurden. Daß aus den 30 Arbeitern des Jahres 1865 binnen hundert Jahren 47000 wurden, das Werk sich nun bis über Oppau hinaus sechs Kilometer rheinabwärts erstreckt und das ursprüngliche Gelände sich verfünzigfachte, dankt die Badische Anilin- & Sodafabrik Zukunftsvisionen, die die Geschäftsleitung mit ihren

Chemikern teilte, dankt sie dem »offensiven Forschungsgeist«, der hier herrschte und der vor finanziellen Belastungen nicht zurückschreckte.

Einem Geist, der zudem stets gesamtwirtschaftliche und nicht nur Eigeninteressen verfolgte, beide vielmehr stets als identisch betrachtet: Da gingen z. B. bis 1897 jährlich gut 20 Millionen Mark für Deutschlands Indigo-Einfuhr nach England. Seit 1879 bemühte sich die BASF, diesen Farbstoff synthetisch herzustellen. 18 Jahre lang dauerte es, bevor das gelang. 18 Millionen Mark - so viel, wie damals das Kapital der Firma betrug - wurden aufgewendet. Aber dann fielen die Importkosten weg, wurden zugleich riesige Ackerflächen in Indien frei für die Nahrungsmittelproduktion, und da wurde auch am »deutschen Indigo« so viel verdient, daß weitergeforscht werden konnte, zu den ersparten 20 Indigo-Millionen sehr bald die jährlich 180 Millionen Mark kamen, die für Chile-Salpeter bezahlt werden mußten. Der Chile-Salpeter wurde durch den Luftstickstoff nicht verdrängt, sondern durch ihn ergänzt. Er war auf vielen Märkten frachtgünstiger abzusetzen als Europas Synthese-Stickstoff, besaß nun kein Monopol mehr, aber durch die 200 Millionen Export-Einnahmen, die Deutschland sehr bald durch seinen Synthese-Stickstoff hatte, verarmte Chile keineswegs, und ähnlich war es stets: Deutschlands Chemiker machten die ganze Welt reicher, nicht nur diese oder jene Firma. Aber Pionier-Firmen wie die BASF hatten natürlich einen Vorsprung, und hier kam es zu den Generationen umfassenden Leistungs-Ketten, die, weit mehr als geniale Einzel-Leistungen, ausschlaggebend für den wirtschaftlichen Erfolg wurden.

(;gründet hatte Engelhorn seine Fabrik, um Teerfarbstoffe herzustellen. Farben-Fabriken gab es sehr bald viele auf der Welt. Aber Ludwigshafen suchte nicht nur dieses oder jenes Produkt besser und billiger als andere herzustellen, sondern betrieb (;rundlagen-Forschung und überflügelte schon 1888 seine Konkurrenten durch ein neues Chlorverflüssigungs-Verfahren, das Rudolf Knietsch fand, und zwei Jahre später durch Kontaktstoffe, die kontinuierliche Schwefelsäure-Herstellung ermöglichten.

Schwefelsäure bildet eine der Grundlagen der Chemie, wird für tausenderlei Reaktionen gebraucht. Sie ist unentbehrlich für die Herstellung der Superphosphate, mithin für die landwirtschaftliche Ertragssteigerung. Sie war vom Anfang an auch für die Irtterfarbherstellung wichtig und spielt auch unmittelbar eine wichtige Rolle in der Textilindustrie, der »klassischen« wie der

»modernen«, denn ein Werk z. B., das täglich 50000 Kilo Zellwolle herstellt, braucht jährlich 200 Waggon Schwefelsäure. Wie der Stahlverbrauch gilt heute die Schwefelsäureherstellung als Gradmesser der Industrialisierung und der Wirtschaftslage der verschiedenen Länder. Nur durch das Katalyseverfahren von Knietsch, die Oxydation von Schwefeldioxyd, konnte die Welt-Schwefelsäure-Erzeugung von etwa 1,4 Millionen Tonnen im Jahre 1878 auf 56 Millionen Tonnen im Jahre 1963 gebracht werden. Und sank 1878-1939 Englands Produktionsanteil von 43 auf 70/100, so stieg gleichzeitig der deutsche von 8 auf 18%.

Und noch weit wichtiger war, daß seit der Schwefelsäure-Katalyse Kontaktstoffe eines der Haupt-Forschungsobjekte der Badischen Anilin- & Sodafabrik waren. Daß durch Kontaktstoffe schließlich auch die Stickstoff-Synthese gelang und durch diese wiederum die Hochdruck-Chemie zum Ludwigshafener Arbeitsgebiet wurde, eine völlig neue Art, chemische Reaktionen zustande zu bringen. Völlig logisch war es die BASF, der erstmals die Benzin-Synthese und ebenso die Kautschuk-Synthese gelang. Auch diese Verfahren hatten zähe Forschungsarbeit und einen gewaltigen Kapitaleinsatz erfordert. Schon die Schwefelsäure-Katalyse hatte Knietsch sieben volle Jahre lang, von 1890 bis 1897, in Atem gehalten, denn da wurden die Kontaktstoffe z. B. durch den Arsen-Gehalt des Synthesegases »vergiftet«, gab es immer wieder neue technische Schwierigkeiten. Aber ebenso zäh wie Knietsch waren Brunck oder Carl Bosch. Und ebenso zäh waren die Leiter der anderen großen Chemie-Unternehmen, denn wenn die BASF typisch für den Aufstieg der chemischen Industrie Deutschlands ist und für die Wechselwirkungen, die sie groß machten - auch anderswo gab es einmalige Leistungen. Insbesondere z. B. auch in den Farbenfabriken Bayer in Leverkusen, die bahnbrechend bei der Arzneimittelgewinnung aus Steinkohlen-Teer waren. Mit dem Geld, das sie an ihrem 1899 auf den Markt gebrachten »Aspirin« verdienten, schufen sie Mittel gegen die Malaria und die Schlafkrankheit, die Blutharnruhr und andere Seuchen.

Schon unmittelbar waren deutsche Teerfarbstoffe ein Segen für die Menschheit gewesen, denn erst sie ermöglichten Färbetechniken, die bisher unsichtbar gebliebene Krankheitserreger sichtbar machten. Das 1877 von der Badischen Anilin- & Sodafabrik patentierte Methylen-Blau ermöglichte Robert Koch die Isolierung des Milzbrand-Bazillus, 1882 die Entdeckung des Tuberkel-Bazillus. Wie durch Kochs Arbeiten die Tuberkulose ihre Schrecken verlor, so trug er entscheidend zur Malaria-

bekämpfung und zur Cholerabekämpfung und schließlich auch zur Bekämpfung der Schlafkrankheit bei. Und als bestes Mittel gegen diese Seuche, die riesige Gebiete Afrikas unbewohnbar machte, erwies sich, wie gesagt, das 1916 entdeckte »Bayer 205«, später »Germanin« genannt, das auf Grund der Erforschung der Azo-Farbstoffe entwickelt wurde. Ebenso kamen die Bayer-Chemiker durch Versuche mit Acridin-Farbstoffen 1930 zum Atebrin.

Nicht nur Farbenfabriken stellten neue Heilmittel her. Da war als erstes, wirksames Mittel gegen die Syphilis das 1909 zwar auch von den Farbwerken Höchst auf den Markt gebrachte »Salvarsan«. Aber da gab es auch die weltberühmten Spezialitäten von Firmen wie Merck, Riedel, Boehringer, Knoll und anderen, die bereits 1923 deutsche Arzneimittel-Exporte von rund 70 Millionen Mark ermöglichten - und heute von mehr als einer halben Milliarde. Aber auch bei Bayer gab es Leistungs-Ketten, die entscheidend für die deutsche Chemiegebarung vor und nach den Weltkriegen wurden, und auch hier zeigt sich deutlicher als sonstwo, was Intelligenz vermag, denn die Farbwerke Bayer in Leverkusen begannen noch weit kleiner als die BASF.

Während sich Engelhorn mit dem Teer seiner Gasfabrik herum-schlug, verloren die Färbereibesitzer Friedrich Bayer und Friedrich Meskott aus Barmen Geld durch schlechte Farben. Sie waren beide keine Chemiker, aber tüchtige Kaufleute. Sie lasen wie Engelhorn Fachzeitschriften, wußten so, was vorging, und schlossen sich 186 zusammen, um selber Farben herzustellen. Ihrem »Fuchsin« folgte ein »Neu-Blau«. Sie brachten ein »Nacht-Anilin« - ein »Aniline de Nuit« - auf den Markt, hatten mit »Victoria« Erfolg und besaßen schließlich mehr als 3000 Handelsmarken. Aus der Firma Friedrich Bayer & Co. wurde die Farbenfabriken Bayer AG, die im Lauf der Zeit über 50000 deutsche und ausländische Patente bekam. Heute beschäftigt sie 2200 Chemiker, Physiker und Ingenieure, Ärzte und Tierärzte, Botaniker und Pharmazeuten, die die nunmehr 6200 verschiedenen Bayer-Produkte ständig verbessern und ständig durch neue ergänzen - die aber auch ständig Ideen und Erfahrungen mit jetzt mehr als 100000 Bayer-Kunden austauschen: Die Leute der Bayer-Auslandsabteilung legen inzwischen alljährlich 20 Millionen Kilometer zurück. Auch von ihnen haben mehr als 700 Hochschulbildung, um der Kundschaft fundierten Rat bieten zu können und zugleich in der Lage zu sein, weltweit neue Bedürfnisse zu erkennen.

he es so weit war, verging allerdings ein Jahrhundert, denn

Friedrich Bayer & Co. hatten mit einem Arbeiter begonnen. Binnen weniger Monate wurden drei weitere eingestellt, und Ende 1863 betrug die Gefolgschaft zwölf Mann. Ein alter Küchenherd ersetzte die Kesselanlage. Eine Anzahl irdener Töpfe bildete die Apparatur. Es ging überhaupt in dieser ersten Zeit äußerst primitiv zu, und es kann daher auch niemand wundern, daß, so schön die neuen Farben waren, sie weder an Echtheit noch Dauer mit den Pflanzenfarbstoffen konkurrieren konnten. Um ihre Qualität zu verbessern, wurden oft die merkwürdigsten Mittel angewandt, und in einem Bericht aus der Zeit heißt es: »Um ein klares, rotfreies Lichtblau zu erzielen, setzte man jeder Schmelze von Feinblau das Eiweiß von 48 Eiern zu. Ob der beabsichtigte Erfolg erreicht wurde, ist nicht bekannt, doch soll die Arbeitsfreudigkeit der Beteiligten sehr dadurch gehoben worden sein, daß das Eigelb gleich nebenan auf Pfannkuchen verarbeitet wurde. Später übernahm der benachbarte Konditor Bertram die Eidotter. . .« Aber das blieb nicht lange so: Wenn Bayer und Weskott selber auch keine Wissenschaftler waren, so wußten sie sehr wohl Forscher und Erfinder zu schätzen und gingen bald auf die Suche nach Talenten. Sie ließen auf ihre Kosten auch begabte junge Leute studieren, und zu diesen gehörte Carl *Duisberg*. Mit 23 Jahren trat dieser junge Chemiker in die inzwischen in Elberfeld gebaute Fabrik von Bayer & Co. ein. Er schuf die Benzo-Purpurine. Gewann 1885 einen blauen Azo-Farbstoff, erfand immer neue und immer bessere Teerfarbstoffe, und die Firma gedieh. Bayer und Weskott starben und ebenso Friedrich Bayers Schwiegersohn Carl Rumpf. Und so wurde Dr. Carl Duisberg Leiter des Unternehmens, das inzwischen auch Arzneimittel herstellte. Duisberg machte es zum bedeutendsten chemischen Werk Deutschlands und plante es so, daß auch heute noch die 30 Meter breiten Straßen vollauf genügen und an der Logik des Aufbaus nichts zu verbessern war: Am Rhein die große Rohstoffmassen verschlingenden Abteilungen der Schwerchemie. Landeinwärts anschließend die Zwischenproduktabteilungen. An der Bahn die Fertigproduktwerke. Duisberg dachte so weit in die Zukunft, daß es heute auch keinen Parkplatzmangel gibt, obwohl aus den zwölf Mann Belegschaft des Jahres 1864 hundert Jahre später 52200 geworden waren und fast alle Bayer-Arbeiter nun ihr eigenes Auto haben. Da war Platz für ein neues Kraftwerk, das 1965 einen Super-Schornstein von 200 Meter Höhe erhielt, durch den die Abgase in Bodennähe nur mehr den 20000. Teil ihrer Konzentration haben; konnten Büro-Hochhäuser wie immer neue Produktionsanlagen geschaffen werden, denn längst stimmt

»Farbenfabriken« natürlich nicht mehr, wird von Kunststoff-Folien bis zu Perlongarn, von Kopfschmerztabletten bis zu vollsynthetischen Vitaminen alles hergestellt, was in Retorten herzustellen ist. Bayer-Leverkusen, und nicht ein Stahl-Unternehmen, ist nun das größte aller Werke an Rhein und Ruhr, denn wie viele Spezialstähle auch entwickelt wurden, Eisen und Stahl bleiben Eisen und Stahl. Sechs Zehntel des Bayer-Umsatzes hingegen entfallen heute auf Produkte, die es am Tag der Währungsumstellung noch nicht gab. Viele hundert Textilfasern, Pflanzenschutzmittel und Heilmittel wurden inzwischen neu geschaffen, sind Produkte des Geistes.

Geist ohne Körper bleibt, wie schon der Freiherr vom Stein wußte, ein Gespenst. Der Geist braucht materielle Mittel, um wirksam werden zu können, und so schuf Carl Duisberg nicht nur vorbildliche Produktionsanlagen, sondern setzte seit 1904 auch sein großes, diplomatisches Geschick ein, um einen deutschen Chemie-Konzern aufzubauen, der entsprechend finanziell fundiert war. Er brachte 1916 durch Zusammenarbeit von Bayer und den zwei nächstgrößten chemischen Werken die »Interessengemeinschaft der deutschen Teerfarbenfabriken« zustande und machte aus dieser durch Fusion der Gründer-Firmen 1925 die IG-Farbenindustrie AG.

Die Chemie-Konkurrenz ist und war seit jeher Wettbewerb mit neuen Produkten und neuen Verfahren. Wenn heute jeder siebente in Deutschlands Chemieunternehmen Beschäftigte in Laboratorien oder Versuchsbetrieben tätig ist, so bedeutet das nicht nur sehr hohe Forschungskosten, sondern vor allem auch, daß über Nacht kostspielige Produktionseinrichtungen Schrott werden können. In den führenden Chemieländern wird nun binnen jeweils zehn Jahren ein Drittel der Gesamterzeugung anders als vorher erzielt. Wie bei Bayer brachten 1964 z. B. auch bei Höchst Produkte, die weniger als 15 Jahre alt waren, mehr als die Hälfte des Umsatzes.

In diesem Wettlauf kommen nur Große mit. Und so schuf Duisberg einen Konzern, der zeitweilig der größte Chemie-Konzern der Erde war, rund 50 Unternehmen der verschiedensten Größenordnung zusammenfaßte, bis zu 130000 Menschen beschäftigte und mit 1100 Millionen Mark Kapital vor den Vereinigten Stahlwerken (die 800 Millionen hatten) die größte aller deutschen Firmen wurde.

1 Diese »Interessengemeinschaft« war potent genug, um die schon im Ersten Weltkrieg enteigneten deutschen Patente durch neue zu ersetzen, brachte Deutschlands Anteil am Chemie-Weltmarkt,

der ¹⁹¹³ fast drei Zehntel betragen hatte, bis ¹⁹³⁹ wieder auf rund ein Viertel. Aber ein »Monopol« war die IG-Farben nie: Auch zur Zeit ihrer stärksten Entfaltung stammten wertmäßig drei Viertel der deutschen Chemie-Produktion aus Firmen, die außerhalb des Konzerns standen, meist Unternehmen, die über Spezialitäten verfügten. Auch die Betriebsführer der IG-Werke bewahrten ein hohes Maß von Selbständigkeit, und der Leistungswettbewerb innerhalb des Konzerns war eher noch schärfer als draußen: Die Kapitalbereitstellung erfolgte zentral, durch einen Ausschuß des Gesamtunternehmens. Und der teilte Investitionsmittel nur dem Bewerber zu, der die Überlegenheit seines Verfahrens und dessen Rentabilität klar nachweisen konnte. Die IG-Farben unterdrückte also nicht, sondern ordnete den Wettbewerb, und als Carl Bosch 1925 ihr Leiter wurde, versuchte er sofort auch mit deren internationalen Wettbewerbern zu einer Verständigung zu kommen: Auf Grund der großtechnischen Kohle-Hydrierung schloß er Verträge mit den führenden Erdölfirmlen, vor allem der Standard Oil of New Jersey. 1927 schloß er einen Vertrag mit der führenden französischen Teerfarben-Firma, dem sich fast alle europäischen Erzeuger anschlossen. Das internationale Stickstoff-Abkommen dem auch Chile beitrug, kam 1928-35 zustande. Die IG verständigte sich mit dem großen britischen Chemie-Konzern Imperial Chemical und mit amerikanischen Großfirmen der Chemie und der Kautschukverarbeitung. Und Bosch versuchte auch bereits 1928 eine gesamt-europäische Energiewirtschaft aufzubauen, propagierte Hochspannungs-Leitungen von Skandinavien nach Mittel- und Westeuropa. Politisch spielte Deutschland damals keine Rolle. Aber die »Außenpolitiker der IG-Farben« wurden weltweit nicht nur als gleichberechtigte, sondern sehr oft als führende Partner anerkannt. Sie waren dabei, weltweit die Chemie-Produktion zu koordinieren und dadurch zu rationalisieren, versuchten über die Grenzen hinweg ein »Verbund-System« zus tandezubringen, das allen Nutzen brachte - und das natürlich nur in Friedenszeiten funktionieren und nur dann Dauer haben konnte, wenn niemand zu »herrschen« versuchte.

Auch die angeblich »allmächtige« IG-Farben konnte allerdings den Zweiten Weltkrieg nicht verhindern. Als dieser Krieg ausbrach, war sie etwa acht Milliarden Mark wert. Als er zu Ende ging, waren fünf davon verloren, alle Anlagen im Osten wie in Mitteldeutschland. Das berühmte Leunawerk bei Merseburg, das größte Stickstoff- und Benzin-Synthesewerk der Welt, hatte wie die andern mitteldeutschen IG-Fabriken kaum Kriegsschäden

erlitten, die nicht relativ rasch hätten behoben werden können, aber es fiel unter die russische »Trophäen-Aktion«, wurde als »Kriegs-Beute« an die Dnjestr-Mündung gebracht und mit Hilfe der gleich mitgenommenen deutschen Ingenieure und Facharbeiter zwischen Tiraspol und Nikolajewsk neu aufgebaut. Da wurde das Kautschuk-Synthesewerk Schkopau demontiert und das Werk Picsteritz, das die größten Phosphoröfen der Welt betrieb. Da verlor die IG die Werke Bitterfeld, Wolfen und Bernburg. Aus der späteren Ostzone stammten 7 % allen Methanols, 61 % allen deutschen Stickstoffdüngers und 48% allen Chlors. Und die gingen verloren wie sämtliche IG-Anlagen, die Schwefelsäure aus Gips erzeugt hatten, 85 % aller Betriebe, die Ätznatron lieferten d. h. 60<), ihrer Ätznatron-Kapazität. Da wurden natürlich alle Auslands-Niederlassungen der IG enteignet und all ihre Patente und Warenzeichen.

Aber auch die IG-Farben selber gab es ja nun nicht mehr: Am 5. Juli 1945 erließ die Militärregierung der US-Zone ihre »General Order Nr. 2« zum »Gesetz Nr. 52«. Entsprechende Anordnungen der britischen und französischen Behörden folgten, ebenso Befehle der sowjetischen Militärregierung: Das gesamte IG-Vermögen wurde beschlagnahmt, Aufsichtsrats- und Vorstandsmitglieder sowie alle sonstigen vertretungsberechtigten Personen wurden »mit sofortiger Wirkung entfernt und fristlos entlassen und jeder Vollmacht entkleidet«. Denn »die Vereinten Nationen betrachten es als ihr Hauptziel zu verhindern, daß Deutschland jemals wieder in die Lage versetzt wird, den Weltfrieden zu stören. Die IG-Farbenindustrie AG jedoch hat beim Aufbau und bei der Aufrechterhaltung der deutschen Kriegsmaschine eine prominente Rolle gespielt . . . , hat als ein wohlüberlegter Bestandteil in Deutschlands Kampf um die Weltherrschaft durch ihr weltweites Kartell-System und ihre Geschäftsmethoden das Wachstum von Industrie und Handel anderer Nationen behindert und somit deren Kraft zur Selbstverteidigung geschwächt. .

1 s war grotesk: Die Gründer-Firmen der IG-Farben waren durch Teerfarben und durch Heilmittel groß geworden. Du Pont de Nemours dagegen, die größte amerikanische Chemie-Firma (und heute weitaus größte der Welt) wurde Aoz von einem französischen Emigranten als die erste Pulverfabrik Amerikas gegründet und blieb einer der wichtigsten Rüstungsbetriebe der USA, half auch die erste aller Atombomben erzeugen. Das Gründungskapital von Du Pont hatte 36000 \$ betragen. Und die jungen Vereinigten Staaten führten so viele Kriege - 1803 den gegen die

algerischen Seeräuber, 1812 den gegen England, 1846-48 den gegen Mexiko - daß die »Eleutherian Mills« Du Ponts binnen zweier Generationen xz Millionen \$ oder das Dreihundertdreißigfache des Anfangskapitals wert waren. Das war 1904, als Alfred, Coleman und Pierre Du Pont die Majorität kauften und die andern Familienmitglieder zu stillen Teilhabern machten. Und allein 1904-12 wurden Reingewinne von 42 Millionen \$ verbucht. Und nun war der Konzern nicht nur mit 90%, der gesamten amerikanischen Sprengstoffherstellung einer der wichtigsten Rüstungsbetriebe der Welt, sondern zugleich eines der führenden Chemieunternehmen. Und der Erste und der Zweite Weltkrieg machten Du Pont de Nemours zum allergrößten: 1914-18 stieg die Belegschaft von 5000 auf 85000. Eine neue »Munitionsstadt«, Hopewell in Virginia, entstand, und nun lieferte Du Pont vier Zehntel allen Pulvers und aller Sprengstoffe der Alliierten, deckte die Firma den amerikanischen, britischen und französischen Bedarf und dazu den von 23 der 25 anderen Staaten, die sich mit Deutschland im Kriegszustand befanden. Du Pont verteilte in den Kriegsjahren zusammen 458% Dividende. Hatte 1918 mehr als 309 Millionen \$ Aktiven gegenüber den erst 74 von 1914.

Im Zweiten Weltkrieg war es ähnlich. Du Pont de Nemours stellten nun jede Minute eine Tonne rauchlosen Pulvers her. Sprengstoffe machten zwar nur mehr 26%, des Umsatzes aus, aber dafür wurde Nylon für vier Millionen Fallschirme geliefert, Synthese-Kautschuk für 14 Millionen Reifen, und da waren 40000 Du Pont-Leute im »Manhattan-Projekt« eingesetzt, baute die Firma die Plutonium-Fabrik von Hanford, hätte ohne Du Pont Truman nicht Hiroshima und Nagasaki durch Atombomben vernichten lassen können. Heute ist Du Pont, wie gesagt, die größte Chemiefirma der Erde, setzt sie viermal so viel um, wie die IG-Farben an Höchst-Umsatz erreichte.

Größer als die IG war inzwischen auch die als Reaktion auf die deutsche Gründung 1926 durch den Zusammenschluß von vier britischen Firmen zustandegekommene Imperial Chemical Industries, die ICI, die nun das größte Privatunternehmen Englands ist, rund sieben Milliarden Mark jährlich umgesetzt und über 12000 verschiedene Stoffe erzeugt.

Sowohl Du Pont wie die ICI hatten eng mit der IG-Farben zusammengearbeitet. Aber als 1932 über die Deckung des Welt-Farbenbedarfes beraten wurde, erhielt die IG-Farben sechs Zehntel Marktanteil, Du Pont nur zwei Zehntel. Wenn die IG verschwand, mußte sich das ändern, und so kam es zur »Atomisierung« der

deutschen chemischen Industrie: Die IG-Farben hatte bis zu 11% ihres Jahresumsatzes für Forschung und Entwicklung ausgegeben, niemals weniger als 6%, und sie hatte für Fortschritte stets weit mehr Geld aufgewandt als für Dividenden-Zahlungen. Nun aber sollte sie in so viele Nachfolgegesellschaften aufgeteilt werden, daß keine mehr finanziell zu Neuentwicklungen in der Lage war. Diesmal sollte die Patententeignung endgültig die deutsche Konkurrenz beseitigen.

Aber es wurde dennoch geforscht und entwickelt und sehr bald mehr denn je produziert: Da drückte im besetzten Elberfelder Labor ein britischer Chemiker die Augen zu, weil er mehr Wissenschaftler als Brite war, ihn die Ideen seiner deutschen Kollegen faszinierten und er an deren Nutzen für die Menschheit dachte. Da lieferten ausländische Firmen allen Verböten zum Trotz dringend benötigte Reagenzien und Ausgangsstoffe nach Deutschland, weil sie die Anmaßung der Sieger empörte, die auch Schweizern, Spaniern oder Schweden vorschreiben wollten, was sie zu tun und zu lassen hatten. Da entrümpelten aus der Kriegsgefangenschaft heimgekehrte IG-Leute ihre Fabriken, obwohl der Lohn zwei Zigaretten am Tag entsprach, rollten Prokuristen, die in Asien Millionen-Abschlüsse tätigten, in Knapsack Karbidfässer und schmuggelten IG-Leute unter Lebensgefahr Konstruktionspläne aus der Sowjetzone nach Westen. Und da gab es, wie es Duisberg oder Bosch gegeben hatte, erneut Männer, die Gelehrte und Organisatoren zugleich waren, und hatten jene Deutschlands Chemie-Geltung einst begründet, so erneuerten (liese sie nun wieder.

In das Werk Uerdingen der IG-Farben z. B. war 1928 ein Pfarrers-Mohn aus Mitteldeutschland eingetreten, der in Halle Chemie studiert und dann bei einer Mineralölfirma in Hannover gearbeitet hatte: Ulrich *Haberland*. Damals 28 Jahre alt, hatte Haberland die Produktionsanlagen auf eine Art modernisiert, die in ganz Deutschland Aufsehen unter den Fachleuten erregte. 1943 war er Leiter der Betriebsgemeinschaft Niederrhein der IG-Farben geworden, die die vier Werke Leverkusen, Elberfeld, Dormagen und Uerdingen umfaßte. Und diese logisch aufgebaute Einheit erhielt Haberland trotz aller Versuche der Alliierten, sie zu zerlegen.

Wie erwiesen der IG viel Ehre: Das ganze Kontrollratsgesetz Nr. 9 umfaßte sich mit ihr. Im IG-Farbenhochhaus in Frankfurt am Main residierte die amerikanische Militärregierung; und vor allem 1111 die IG-»Entflechtung« war das »Gesetz Nr. 35« der Alliierten (Ih)nen Kommission vom 17. August 1950 zugeschnitten, dessen

Artikel i lautete: »Die einheitliche Kontrolle und Leitung der diesem Gesetz unterliegenden Vermögensbestände stellt eine übermäßige Konzentration wirtschaftlicher Macht dar.. , und diese Vermögenswerte sind deshalb . . . in der Weise aufzuspalten daß der Wettbewerb in der deutschen chemischen Industrie und verwandten Industrien gefördert wird. . .«

Und das war am gleichen 18. April 1951, an dem in Paris feierlich der Schuman-Plan und die »Europäische Deklaration« unterzeichnet wurden, durch die »Mitteilung Nr. 143« der Alliierten Hochkommission so interpretiert worden, daß z. B. das Werk Dormagen, das gerade seine Perlon-Erzeugung begann, von Bayer-Leverkusen getrennt wurde, das ihm die Vorprodukte dazu lieferte.

Ulrich Haberland, der ein kleines Gut in der Eifel besaß, dessen Ödland er mit seinen Söhnen selber gerodet hatte, nahm das nicht hin, obwohl ihm keines der Werke gehörte, er ein Angestellter wie alle andern war. Denn er hatte in den Bombennächten in der Schwefelsäure-Abteilung von Leverkusen gestanden und geholfen, Leitungen mit Gußeisen-Rohren zu reparieren, weil es Blei nicht mehr gab, hatte den Betrieb aufrechterhalten, obwohl das Gußeisen binnen zwei Tagen durchgefressen war. Der hatte dann dafür gesorgt, daß die Heimkehrer nicht nur Gutscheine bekamen, sondern daß im Bayer-Warenhaus diese Gutscheine auch de facto Kleider und Schuhe bedeuteten. Der hatte allen Requirierungs-Befehlen zum Trotz das Waldkrankenhaus »Große Ledder« in Gang gehalten, Tausende Bayer-Leute wieder gesundpflegen lassen und Arbeitsplätze für mehr als 700 Schwerbeschädigte besorgt. Der zahlte Hunderten von Werkstudenten das Reisegeld, damit sie während der Ferien in Leverkusen arbeiten konnten, und bewies stets neu, daß er sich selber zur Belegschaft rechnete, nicht anders als alle anderen.

Und so ging die Belegschaft von Dormagen auf die Straße, als er sie dazu aufrief, obwohl das als »Aufruhr« betrachtet werden konnte und auf Aufruhr nach wie vor der Tod stand. Da mobilisierte Haberland den Verband der Chemischen Industrie und zwang er die Bundesregierung, seine Forderungen zu unterstützen. Haberland war so zäh wie er klug war, und schließlich gaben die Alliierten im April i i nach. Natürlich nicht nur, weil Haberland ein geschickter Unterhändler war, sondern weil inzwischen auch die weltpolitische Situation eine andere als in den ersten Nachkriegsjahren wurde, es ja nun den Korea-Krieg gab. Aber ohne Professor Haberland oder Dr. Karl Winnacker wäre es nie statt zu den von den Amerikanern vorgesehenen

33 IG-Nachfolgegesellschaften zu nur drei großen »Erben« gekommen.

Professor Winnacker, der die Farbwerke Hoechst leitet, war 1903 in Barmen als Sohn eines Mathematik-Professors geboren worden. Ir besuchte dort das Humanistische Gymnasium, studierte an der Darmstädter TH Chemie und kam 1933 als Chemiker in das IG-Werk Hoechst. Seit 1938 Chef der Anorganischen Abteilung und seit 1943 IG-Direktor, verbesserte Winnacker Dutzende Verfahren, leistete er Bahnbrechendes auf dem Gebiet der Petrochemie, erkannte er auch frühzeitig die Bedeutung der Kerntechnik für die Chemie und wurde später Präsident des Deutschen Atomforums. Wie Haberland (der ebenfalls eine Universitäts-Professur neben seiner Industrietätigkeit übernahm) war Winnacker vor allem Chemiker, und das »Handbuch der Chemischen Technologie« von Winnacker-Weingärtner gehört heute weltweit zu den Standard-Werken. Aber er brachte nichtsdestoweniger auch die Belegschaft von Höchst von wenig mehr als 17000 im Jahre 1949 auf mehr als 67000 im Jahre 1964, vervielfachte den Umsatz in diesen 15 Jahren von 0,3 auf 4, Milliarden DM.

Als 1951-52 nach langwierigen Verhandlungen aus der Substanz der früheren IG-Farben AG die Badische Anilin- & Sodafabrik AG/Ludwigshafen mit damals 30400 Beschäftigten, die Farbenfabriken Bayer AG/Leverkusen mit 26 370, die Farbwerke Hoechst AG/Frankfurt am Main-Höchst mit 21170 Belegschaftsmitgliedern und die Chemische Werke Hüls GmbH/Hüls mit 7411 zustandekamen, da waren das, verglichen mit ihren ausländischen Konkurrenten, kleine Firmen, obwohl das Ärgste verhütet worden war. Da war das Verhältnis der drei größten der Welt und der drei größten deutschen Chemiewerke: 217000 Beschäftigte gegen 63000; elf Milliarden Mark Umsatz gegen 1, Milliarden; dadurch Neu-Investitionen der amerikanischen Chemie von 11000 DM pro Kopf der Belegschaft gegen den deutschen Durchschnitt von damals nur 3000.

Aber wie die drei Milliarden DM Bombenschäden und die gut zehn Milliarden DM Wiederanschaffungswert der Ost-Verluste der IG wurde das »Entflechtungs«-Handicap überwunden, und heute ist jedes der IG-Nachfolgewerke leistungsfähiger als seinerzeit die Gesamt-IG: Während die Belegschaften sich verdreifachten, stieg der Umsatz auf das Achtfache. Wenn jeder IG-Arbeiter im Durchschnitt Güter im Wert von 16000RM erzeugte, waren es bei Bayer zehn Jahre nach der Neugründung 164 000 DM. Und konnten die IG-Nachfolger in den ersten 15 Jah-

ren nach der Währungsumstellung ihre Löhne auf das Dreifache erhöhen, so konnten sie zugleich ihre Preise im Schnitt um ein Fünftel senken. Und mit rund 12 Milliarden DM setzten die drei IG-Nachfolger nicht nur das Vierfache des höchsten IG-Umsatzes um, sondern auch das Doppelte des Gesamt-Chemieabsatzes Deutschlands bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges.

Jedes einzelne Werk übertraf nun, wie gesagt, die IG-Farben. Bei Bayer arbeiteten 1964 mehr als 52 000 Leute statt der 24 400 bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Da betrug der Gruppen-Fremdumsatz nun 4,9 Milliarden DM, fast fünfmal soviel wie im Jahre 1953, als die alliierte Kontrolle aufhörte, und da konnten in diesem einen Jahr 440 Millionen DM neu investiert werden, mehr als 1953 das Gesamtkapital betrug. Da war es zur Fusion zwischen der zu Bayer gehörenden Firma AGFA und der belgischen Photofirma Gevaert gekommen, war Bayer nun das größte Chemieunternehmen des Kontinents und lieferte schlicht »in alle Länder der Erde«.

Die IG-Farben beschäftigte 1200 Forscher. Von den 55 000 deutschen Beschäftigten von Höchst sind heute 7000 in Forschung und Entwicklung tätig, davon 2250 höchst qualifizierte Hochschulabsolventen. Von den 47 000 Arbeitern und Angestellten der Badischen Anilin- & Sodafabrik widmen sich nicht weniger als 8000 der Suche nach neuen Produkten. Die BASF nimmt, nun dreimal soviel an Lizenzgebühren ein, wie sie zahlt, und ähnlich ist das Verhältnis bei den andern »Nachfolgern«. Die Badische ist stolzer denn je auf ihre Tradition, aber sie stellte auch als erste Chemiefirma Europas eine elektronische Rechenanlage auf, die den gesamten vollautomatischen Herstellungsprozeß eines Kunststoffes lenkt. Sie arbeitet nun in Ludwigshafen in mehr als 1500 Fabrikgebäuden, besitzt den mit fast sieben Quadratkilometern ausgedehntesten Chemie-Komplex Europas, obwohl hier 1945 sechs Zehntel aller Anlagen zerstört waren, nur 6% der Bauten unbeschädigt blieben und sie bei Kriegsende nur mehr 800 Leute hatte.

Heute kommt die BASF auch mit 47 000 nicht mehr aus. Da findet sie in ganz Deutschland nicht mehr genug Arbeitskräfte, entschloß sie sich zur Dezentralisierung im Welt-Maßstab: Wie die amerikanischen Konzerne Tochterbetriebe in Europa errichteten (und Professor Hansen zufolge über diese 1963 bereits gut 2000 Millionen \$ oder das Dreifache dessen umsetzten, was der Direkt-Export amerikanischer Chemikalien einbrachte), fabriziert nun auch die BASF in den USA, entstand die »Dow-Badische Che-

mical Co.« in Freeport in Texas. Da wurde in Frankreich gemeinsam mit Kuhlmann die »Dispersions Plastiques« gegründet, entstand in Brasilien die »Indrongal« und in Bombay die »Indoplast Ltd.«. Da fabriziert die Badische Anilin- & Sodafabrik nun auch in Argentinien, Mexiko und Australien, sie ist an chemischen Fabriken in Spanien wie in Japan beteiligt. Da wurde in Rotterdam-Pernis ein Werk gebaut, das eine BASF-Mineraldüngerfabrik von 600 000 Jahrestonnen Kapazität in der Hafenzone von Antwerpen mit Ammoniak versorgt, das Erdgas aus der Provinz Groningen bezieht und das vor allem den Mineraldüngerbedarf Skandinaviens deckt. In dem Ludwigshafener Bürohochhaus der BASF laufen heute die Fäden einer Welt-Organisation zusammen, die täglich mehr als 10 Millionen DM umsetzt, 1964 fast dreieinhalb Milliarden statt der knapp 264 Millionen vom Jahre 1949. Denn es war eben bei der Chemie wie beim Stahl oder der optischen Industrie Deutschlands: Schöpferischer Geist ist unbesiegbare. Fabriken können zerstört und Geldkapital enteignet und Patente für ungültig erklärt werden. Aber wache Intelligenz findet neue Wege, und so war es wie bei der Hydra, dem neunköpfigen Ungeheuer der griechischen Sage, dem für jeden abgeschlagenen Kopf zwei neue nachwuchsen.

Als 1925 die IG-Farben gegründet wurde, erzielte die deutsche chemische Industrie mit 317 000 Beschäftigten einen Produktionswert von 3,2 Milliarden Mark, betrug der Ausfuhrerlös 1,2 Milliarden. 1963 aber wurden mit 503 000 Arbeitern und Angestellten 27,5 Milliarden DM Umsatz erzielt und für 7 Milliarden Chemikalien ausgeführt. Und heute ist die Pro-Kopf-Wertschöpfung der chemischen Industrie Deutschlands rund sechsmal so groß wie vor einer Generation: Mit weniger als einem Viertel der in der deutschen Landwirtschaft eingesetzten Vollarbeitskräfte erzielten die rund 3000 chemischen Fabriken der Bundesrepublik 1964 einen um rund fünf Milliarden DM höheren Verkaufserlös als die eineinhalb Millionen landwirtschaftlichen Betriebe. Und da erhielt die chemische Industrie keine Subventionen, sondern schüttete gewaltige Gewinne aus, brachte sie durch ihren Exporterlös vier Siebentel dessen auf, was die deutsche Nahrungsmittel-Einfuhr kostet.

Natürlich muß es Chemiker und Landwirte geben. Wenn der Ikitrag der Chemie zum deutschen Wiederaufstieg entscheidend war, so der anderer Wirtschaftszweige nicht minder, und ohne sie wäre die chemische Industrie so hilflos gewesen wie ohne Chemie die andern.

1) a) hatte Deutschland 1938 z. B. 270 000 Tonnen Kupfer erzeugt.

1947 waren es 33000. Hütten-Blei konnte nun weniger als ein Siebentel, insgesamt nur 24300 Tonnen gewonnen werden, und die Aluminiumerzeugung betrug 11000 Tonnen statt 166000. Ähnlich war es bei allem. Und als Buntmetalle wieder importiert werden konnten, kostete Blei z. B. 90 statt 19 Mark pro 100 Kilo, Zinn 6000 Mark die Tonne statt 2350.

Aber war Deutschland nicht auch das Land, in dem bereits 1872 Adolf von *Baeyer* den ersten aller Kunststoffe auf Kohle-Basis schuf? Und wo bereits 1921 der erste vollsynthetische Kunststoff auf den Markt kam? Und konnte man aus Kunststoffen nicht sehr viel Dinge herstellen, die früher aus Messing oder aus anderen Metallen gemacht wurden? Schon während des Zweiten Weltkrieges war die deutsche Kunststoff-Erzeugung auf 253000 Tonnen gestiegen, während sie im Jahre 1900 erst 800 Tonnen betragen hatte, war Deutschland der führende Erzeuger der Welt. Phenol gab es nach 1945 nur wenig, und ebenso rar waren andere der herkömmlichen Ausgangsstoffe. Und so wurden nun neue Herstellungsverfahren entwickelt. Da trug nicht zuletzt die Buntmetall-Not der Nachkriegsjahre und das Verbot der Leichtmetallherstellung dazu bei, daß 1955 nicht weniger als 425 000 Tonnen Kunststoffe erzeugt und damit 45 000 Menschen beschäftigt werden konnten. Und daß 1964 die kunststoffverarbeitende Industrie der BRD 5,3 Milliarden DM umsetzte, mehr als 1937 (bei allerdings geringeren Preisen) der Gesamtumsatz der chemischen Industrie des Alt-Reiches betrug. Und daß sie schließlich für 1470 Millionen DM exportierte, für niehr, als 1932 überhaupt an chemischen Produkten ausgeführt werden konnte.

Die Chemiker können heute fast alles. Sie dürfen nun auch in Deutschland wiederum Aluminium aus Lehm machen, lernten selbst Magnesium-Metall aus Meerwasser herstellen. Aber Leichtmetalle und Kunststoffe alleine genügen nicht. Und was mit dem Goldmachen begann, wird wohl kaum je zum Eisenmachen führen. Eisen und Stahl aber bilden die Grundlagen unserer Maschinenwelt. Ohne die sind chemische Reaktionsgefäße so wenig herzustellen wie Pflüge. Und die Sieger wußten: Die Beschränkung der Stahlerzeugung ist das sicherste Mittel, jeden deutschen Wiederaufstieg zu verhindern. Denn Stahl umgibt uns heute als Hochhausgerüst wie als Auto, Straßenbahn oder Aufzug; dient uns als Uhrfeder wie als Schienenstrang oder in Form der Frachtschiffe, die nun alljährlich eineinhalb Milliarden Tonnen Güter über die Weltmeere tragen. Der Stahlverbrauch ist der Gradmesser für die industrielle Entwicklung eines Volkes, und

wenn der Pro-Kopf-Verbrauch in Deutschland zwischen 1848 und 1938 von 57 Gramm auf 310 Kilo stieg, so betrug er 1946 in den Westzonen nur wenig mehr als 50 Kilo, da war Deutschland zurückgeworfen auf den Stand von 186.

Und das sollte so bleiben. Denn die Sieger verboten nicht nur die Nutzung von zwei Dritteln der Stahlerzeugungs-Kapazität, die den Krieg überstanden hatte. Sie sperrten auch jede Erz-Einfuhr und zwangen Deutschland zum Schrott-Export. Selbst die Trümmer seiner Wirtschaft sollte es nicht behalten.

Zur Ruhrlandschaft gehören Fördergestelle und Kühltürme, Gasometer und Kokereien, aber auch ganze Gebirge rostigen Eisens. Da gibt es gut hundert große Schrott-Lagerplätze, auf die Tag und Nacht ausgediente Kessel und alle Sorten Blech abgeladen werden, alte Schienen und Rohre und Maschinenteile. Magnet-Krane bringen den Abfall zu hydraulischen Pressen, die kompakte Hundertkilopaketete aus dem Wirrwarr machen; oder zu hydraulischen »Groß-Scheren«, einer Kreuzung von Nußknackern und Zigarrenabschneidern riesigen Ausmaßes, die jede 200000 Mark kosten. Was sie nicht kleinbekommen, wird mit Schneidbrennern auf »Chargiergröße« zerschnitten, so für die »Schrottmulden« der Hüttenwerke geeignet gemacht, die sperriges (gut nicht gebrauchen können. Ganz unhandliche Stahlbrocken schließlich werden im »Fallwerk« zerkleinert: Aus 20 bis 30 Meter Höhe fällt eine »Bombe« aus drei Tonnen härtestem Hämatit-Guß Eisen auf die Panzerkuppeln ausgedienter Tanks oder was sonst »aufzubereiten« ist.

Zu dem, was auf die Schrott-Sammelplätze gelangt, kommt der Abfall, der in Werken, wie denen der Volkswagen AG, selber aus Ublechresten und Drehspänen brikettiert wird, der Abfall der Schlitten und Werften und anderer Großverbraucher, und alles in Summe ergibt das auf der Welt 20 bis 300 Millionen Tonnen jährlich. Und dieser Schrott ist so wichtig wie die Erzbergwerke, kann etwa die Hälfte allen Stahls wird heute aus Schrott erschmolzen. Schon dem Hochofen-Möller wird Abfalleisen zugesetzt. Schrott kostete 1964 zwar nur etwa 120 bis 130 Mark die Tonne. Aber daß aus Schrott neue Bau- und Werkstoffe gemacht werden, bedeutet keineswegs nur, daß Abfall auf diese Weise jährlich gut 2 Milliarden Mark einbringt, sondern das bedeutet vor allem, daß die Lebensdauer unserer Erz- und Kohlenvorkommen sehr wesentlich verlängert wird. Denn Schrott schmilzt weit leichter als Erz und ist praktisch reines Eisen, während auch dem besten Erz durch einen gewaltigen Wärmeverbrauch und durch Kalkzusatz die unbrauchbaren und schädlichen Beimengungen entfernt werden müssen, die die Hälfte oder mehr seines Gewichtes ausmachen. Weder Erz noch Kohle wachsen bekanntlich nach,

und so hilft Schrott der Menschheit, unwiderbringliches Rohstoff-Kapital zu erhalten. Jahrtausendlang aber konnte Schrott nicht wiederverwendet werden. Erst eine deutsch-französische Gemeinschaftsleistung gab ihm 1864 Weltbedeutung und führte zu einem neuen Stahlerzeugungs verfahren.

Der Unterschied zwischen Eisen und Stahl liegt vorwiegend am Kohlenstoffgehalt. Beim Erschmelzen des Roheisens im Hochofen nimmt es vom Koks $2,5$ bis $4,5$ % Kohlenstoff auf und wird dadurch spröde. Man kann es nicht schmieden, nicht walzen und nicht schweißen. Dem Eisen muß dieser Kohlenstoff also wieder entzogen werden. Das geschieht durch »Frischen«, durch Zuführen von Luft-Sauerstoff bei genügend hoher Temperatur, um den Kohlenstoff in gasförmiges Kohlendioxyd zu verwandeln und zum Entweichen zu bringen. Und das gelang schon vor Jahrtausenden. Aber auf so umständliche und langwierige Art, daß Stahl nur kiloweise in den Handel kam, Damaszener-Klingen im Mittelalter mit Gold aufgewogen wurden. Erst im 18. Jahrhundert gelang es in England, größere Mengen Stahl zu erschmelzen, und Seit 1811 gab es in Essen die Kruppsche »Gußstahl-Fabrik«. Aber insgesamt wurde auf der Welt 1850 höchstens eine Million Tonnen Stahl erzeugt, davon in Deutschland etwa 150000 Tonnen. Die Massen-Produktion von Stahl begann erst durch ein Verfahren, das der Engländer Henry Bessemer im Jahre 1855 erfand: Der füllte - von allen Fachleuten für komplett verrückt erklärt - flüssiges Roheisen in birnenförmige Behälter und preßte durch den Boden Luft. Und diese Luft brachte das Eisen nicht zum Erstarren, sondern durch sie verbrannte dessen Kohlenstoff unter ohrenbetäubendem Getöse. Die dabei entstehende Hitze hielt das Eisen gratis flüssig. In seinem »Konverter« konnte Bessemer so drei Tonnen Roheisen binnen 20 Minuten in Stahl verwandeln, während im Puddelofen für die gleiche Menge 24 Stunden nötig gewesen waren. Nur durch Bessemer stieg die Welt-Stahlerzeugung auf etwa 12,5 Millionen Tonnen im Jahre 1890 und Millionen Tonnen 1913. Wenn zu diesem Verfahren nur phosphorarme Erze zu gebrauchen waren, so fütterte Sidney Gilchrist Thomas die Konverter statt mit kieselsäurereichen feuerfesten Steinen mit kalkreichen aus, ermöglichte er dadurch die Nutzung der reichen Erzlagerstätten Nordschwedens und von neun Zehnteln der Erzvorkommen der Welt überhaupt, die alle phosphorreich sind. Aber wenn seit 1945 mehr Stahl auf der Welt erzeugt wurde als in all den Jahrtausenden zuvor und weit mehr als die Hälfte allen Stahls, der seit der Einführung des Bessemer-Verfahrens gewonnen wurde, so durch ein drittes Verfahren, das aus der Einbahn-

straße des Eisenverbrauchs einen Kreislauf machte, weil es die Wiederverwendung des Schrotts ermöglicht.

Ikssemers Idee war genial gewesen: Er benutzte die dem Eisen zu entziehenden Bestandteile als Brennstoff, erschmolz Stahl mit 1 lilfe von Luft. Nicht minder genial aber war die Idee Pierre il artins, der in Sereuil in Südfrankreich ein kleines Stahlwerk besaß: Enthält die Luft Sauerstoff, mit dem man den Kohlenstoff des Roheisens oxydieren kann, so nicht minder der Rost. Luft kann aus Eisen Stahl machen. Luft macht aber immer und überall auch aus Eisen Eisenoxyd in Form eines rostroten Pulvers, zerfrißt Urücken wie Blech und alles, was aus Eisen ist. Wieviel kostbares 1 iscn sich im Lauf der Jahrtausende in Rost verwandelte, ist nicht auszurechnen, aber trotz aller Korrosionsschutzmittel wird auch heute noch der Rostschaden der deutschen Wirtschaft auf jährlich 100000 Tonnen geschätzt. Auch im Schiffbau z. B. wird mit einem »Korrosions-Zuschlag« gerechnet, der bei einem 80000-Tonnen-Tanker 1800 Tonnen Stahl ausmacht - einem Mehr an Uaustoff, das bei zwanzigjährigem Betrieb 400 000 Tonnen li_rachtverlust gleichkommt. Zum Rost kommt der technische l)rtschritt: Alles Erdenkliche wird heute auf den Schrotthaufen geworfen, lange bevor es rostzerfressen ist. Und so wird nun allein 1 kr jährliche Ersatzbedarf auf etwa 10 Millionen Tonnen Stahl geschätzt, betrug er schon 1938 etwa 66 Millionen. Und bereits zur Zeit Pierre Martins wuchsen die Schrottberge immer höher. D)iese Schrottberge aber stellen ja zugleich riesige Eisenoxyd-1 ager dar. Zugleich gewaltige »Energie-Konserven«, denn sie enthalten die Leistungen des Hochofen-Kokses. Und so beschloß Martin mit Hilfe von Schrott Roheisen zu entkohlen, statt durch 1 uft alleine, durch Luft und Eisenoxyd Stahl zu gewinnen.

1)as geschieht heute weltweit. Unzählige Siemens-Martin-Öfen iud als »Jungbrunnen« in Betrieb. Sie machten Schrott zu einem Irr wichtigsten Industrialisierungs-Beschleuniger: Seine Verwendung verbilligt die Stahlerzeugung, verringert auch den Kapitalbedarf, denn SM-Stahlwerke kommen ohne Hochöfen oder mit weit weniger Hochofenraum als Bessemer- oder Thomasstahlwerke aus (die im Durchschnitt nur $6\frac{1}{2}$ % Schrott verwenden können, während SM-Werke 60 bis 80 % verwenden), sind (wie U)as-Stahlwerke, die etwa $\frac{1}{7}$ Schrott einsetzen) weit billiger und rascher zu bauen. Die Verbilligung steigert den Stahlverbrauch. 1)tirch den erhöhten Verbrauch wiederum entsteht mehr Schrott. 1)as Kreislauftempo steigert sich, und so verwendeten z. B. 1)eutschlands Hüttenwerke 1929 fast 9 Millionen Tonnen Schrott gegen 1890 erst etwa 1,5 Millionen, nahm das Altschrott-Aufkom-

men je Tonne Rohstahlerzeugung 1913-33 von 120 auf 350 Kilo zu. Den Neuländern, die heute eigene Stahlwerke bauen, fehlen nicht nur die Facharbeiter und die unternehmerische Erfahrung, sondern vor allem auch der nötige Schrott.

Das Siemens-Martin-Verfahren ist nun also ein überaus bedeutender Weltwirtschaftsfaktor, aber daß Pierre Martins genialer technischer Einfall verwirklicht werden konnte, setzte voraus, daß er Roheisen und Schrott lange genug und billig genug auf 1700 Grad Temperatur zu halten, daß er ein entsprechendes »Feuerbad« zur Schrottverjüngung zu schaffen vermochte. Und dazu war er nicht imstande, das war mit den damaligen Schmelzöfen nicht möglich. Aber da erfand Friedrich *Siemens* - der Jüngste der großen Erfinderfamilie - 1856 seinen »Regenerativ-Gasofen«, der durch eine völlig neue Bauart und vor allem durch seine Wärmespeicher bisher unerreichbare Temperaturen erzielte.

Dieser Ofen revolutionierte die Glasindustrie. Er revolutionierte aber auch die Stahlerzeugung, denn die Brüder Pierre und Pierre Emile Martin taten sich mit den Brüdern Friedrich und Wilhelm Siemens zusammen und machten das neue Schmelzverfahren nach langwierigen und verlustreichen Versuchen technisch reif. Wie es durch die Überwindung des deutsch-französischen Gegensatzes schließlich zur Montanunion kam, so kam es schon vor einem Jahrhundert durch eine deutsch-französische Gemeinschaftsleistung zu einer neuen Grundlage der Welt-Stahlindustrie: Von den 420 Millionen Tonnen Rohstahl, die 1964 gewonnen wurden, stammten nur etwa 200 Millionen Tonnen aus Erzen, der Rest aus »Abfall«: Schrott liefert heute zehnmal soviel Stahl, wie zu Beginn unseres Jahrhunderts überhaupt erschmolzen wurde. Und zwar dank einer erfinderischen und unternehmerischen Leistung, von der kaum noch jemand weiß und die schon zu Lebzeiten Pierre Martins so gründlich vergessen worden war, daß er verarmt in einem Pariser Vorort lebte, als 1909 die französische Stahlindustrie einen geschichtlichen Überblick veröffentlichen wollte und sein Todesjahr nicht festzustellen war. Nun wurde er gesucht, geehrt und ihm durch eine Spende ein ruhiger Lebensabend gesichert. Erst 1915 starb er, 92 Jahre alt. Nun gab es Nachrufe. Aber nur auf ihn, denn Siemens war doch ein »boche«, und es war Krieg.

Und daß nur Martin und Siemens gemeinsam eine der Grundlagen der modernen Stahlindustrie und damit unserer ganzen Wirtschaft schufen, wußte scheinbar auch Georges *Bidault* nicht, Frankreichs Außenminister der Jahre 1944-48 und 1953-54, der erklärte, Frankreich denke nicht länger daran, Erze an Deutschland zu liefern und seinen Koks und Stahl zu kaufen. Es werde nun selber

allen nötigen Stahl erzeugen, ab 1947 mindestens 14 Millionen Tonnen jährlich statt der 6 Millionen, die 1938 gewonnen wurden. Was Siemens und Martin leisteten, war wie Bidault allen Siegern völlig egal. Wie die Einfuhr lothringischer Erze wurden 1945-48 die deutschen Erzeinfuhren gesperrt. Und dazu wurde Deutschland auch noch sein Schrott weggenommen.

Deutschland war fünf Jahre lang systematisch in Trümmer gelegt worden. Nicht der technische Fortschritt, sondern der menschliche Rückschritt schufen hier gut zwanzig Millionen Tonnen Kriegsschrott, aber auch den sollte Deutschland nicht nutzen dürfen. Wie es Kohlen- und Holzwangsexporte gab, so Schrott-, Wagnsexporte, und noch 1951 forderte London 100000 Tonnen monatlich zu zwei Fünftel des damaligen Weltmarktpreises, wurde von diesen Lieferungen die Zustimmung zur Abschaffung der Einfuhrbehörde abhängig gemacht. Washington forderte die gleiche Menge. Paris »nur« 50000 Tonnen monatlich. Dem Statistischen Amt der Vereinten Nationen zufolge importierte Deutschland 1938 1,2 Millionen Tonnen Schrott, England 642000 Tonnen. 1950 aber mußte Deutschland 2,7 Millionen Tonnen ausführen, konnte England 1,98 Millionen Tonnen importieren.

Allein auf dem Gelände der Essener Krupp-Werke z. B. wurde in den Jahren 1947-50 von der britischen Militärregierung Schrott im Wert von 22,3 Millionen Mark »entnommen«. Dieser »Schrott« kam keineswegs aus zerstörtem »Kriegsgerät«, sondern bestand aus Rohmaterial, Halbfertigteilen und durch den Abbruch von Gebäuden gewonnenen Stahlträgern; allein niedergelegte Italien ergaben 153 912 Tonnen dieses »Abfalls«. Über tausend Mann waren für diese Aktion eingesetzt, die bis zum 12. September 1950 dauerte (dem Beginn der New Yorker Außenministerkonferenz, die den »Aufbau europäischer Streitkräfte unter deutscher Beteiligung« beschloß) und mehr als 300000 Tonnen Stahl ergab, für die die Firma nie einen Pfennig sah. Denn das war »Kriegsbeute«, auch noch fünf Jahre nach Beendigung des Krieges. Der »Erfassung« war auf dem Gelände der Gußstahlfabrik eine Dienststelle der britischen »Disarmament Branch« eingerichtet worden, die zuerst sechs, später zwölf »deutsche« Schrottfirmen beschäftigte. Die Geschäftsleitung von Krupp protestierte natürlich gegen diesen Raub. Aber am 29. August 1947 wurde ihr mitgeteilt, jede Behinderung und alle Regressionsansprüche gegen die »Erfassung« würden als »Sabotage« betrachtet, auf die der Tod folge, auf alle Fälle schwere Kerkerstrafen.

Gingen sechs Zehntel der 8 Millionen Tonnen Schrott, die Deutschland 1945-50 abzuliefern hatte, nach England, so aber

nicht wenig auch nach Amerika, obwohl die USA vor dem Krieg die Hälfte allen in den Welthandel gelangenden Schrotts stellten und auch 1947 noch 4,7 Millionen Tonnen exportierten. Und zwar zu durchschnittlich 40 \$ die Tonne, während die JEIA deutschen Schrott mit \$ 18,20 verrechnete und ihn natürlich nicht in Dollars, sondern in Reichsmark bezahlte. Aus den USA kam im Frühjahr 1947 eine Kommission in die Bizone, die aus Vertretern des Handelsministeriums, der US-Stahlindustrie und des amerikanischen Schrotthandels bestand, und die erklärte, da lägen noch gut 10 Millionen Tonnen Schrott, »für die Deutschland vorerst doch keine Verwendungsmöglichkeit habe, weil ja die Stahlerzeugung auf ein Minimum beschränkt bleibe«. Eine »Schrott-Agentur« wurde eingerichtet, die von der amerikanischen Militärregierung Transportmittel zugeteilt bekam, für Sonderleistungen der deutschen Bergekolonnen Lebensmittelprämien aussetzte und deutschen Schrott in alle Welt verkaufte.

Daß so nicht viel »ziviler« Schrott für Deutschlands Hütten übrigblieb, ist klar. Vor allem, weil ja auch die Preise gestoppt waren, Schrott wie vor dem Krieg in Deutschland nur 43 Mark die Tonne brachte und nun die Sammel- und Transportkosten nicht mehr deckte. Um so weniger, als der »echte« Schrott unter Gebirgen von Schutt begraben lag und es für den »greifbaren«, wie zerstörte Lokomotiven oder gesprengte Brücken, keine Schneidbrenner und kein Karbid gab. Natürlich auch keine Lastautos und für die kein Benzin. Zwar wurden in zahlreichen Städten Entrümmerungsarbeiten, wie geschildert, durch Freiwillige ausgeführt. Aber was die an Schrott zutagebrachten, gelangte nicht in die Hütten, weil Schrott mit »Priorität 6b« eingestuft worden war und so für Waggonzuteilungen praktisch nicht in Frage kam.

Die Währungsumstellung vom Sommer 1948 brachte auch da Fortschritte. Die Preise wurden verbessert, 1949 kostete Schrott durchschnittlich 73 DM die Tonne und 1951 sogar 93. Aber inzwischen war es ja auch zum Koreakrieg gekommen, und deshalb notierte Schrott in Pittsburgh nun 176,40 DM. Zu den 1949/50 »legal« exportierten 5,3 Millionen Tonnen deutschen Schrotts kam so immer mehr gestohlener und »schwarz« ans Ausland gelieferter. Der Kampf zwischen Schrottverbrauchern und Schrotthändlern wurde immer erbitterter, denn Düsseldorf war nun die Schrott-Börse der Welt, voller dunkler Gestalten, die hier das Geschäft ihres Lebens machten. Schon an »Beuteschrott« waren über zwei Millionen Tonnen spurlos verschwunden: Die mit der »Erfassung« beauftragten Firmen schlossen nützliche Freundschaften, »vergaßen« so dieses oder jenes Lager - und mach-

ten nach der Währungsumstellung Millionengewinne. Aber nun begann auch die »Entschrottung« des Westwalls, dessen Panzerkuppeln und Vierzigerträger allein einen Altmetallwert von 30 Millionen hatten. Da wurden nun auch systematisch die deutschen Schiffsfriedhöfe leergeplündert; schleppten z. B. ausländische »Schrottpiraten« aus der Eckernförder Bucht gerade ein U-Boot ah, als die Zollfahndung einen ausländischen Fischdampfer visitierte, der keinen einzigen Fisch an Bord hatte, dafür aber durch die Bleiplatten schwer im Wasser lag, die aus den Akkus gesunkener U-Boote stammten. Wie alle Wracks waren die ordnungsgemäß durch grüne Bojen gekennzeichnet, und solche Bojen gab es in der Ostsee damals 15 i, in den deutschen Nordseegewässern i'l. Und die wiesen den Weg zu Schiffen wie der »Cap Arcona«, die 27 500 BRT verdrängt hatte, oder zur »New York« mit 22000. 1 ;Inge blieben die deutschen Behörden machtlos. Erst im August 1950 konnte das Bundeswirtschaftsministerium - gegen das Veto ilier Hochkommissare - eine »Versandgenehmigung« für Schrott durchsetzen, und eine echte Hilfe für die Hüttenwerke bedeutete dann die »Schrottmarktordnung« vom 9. März 1951. Aber nun war die deutsche Montanindustrie ja überhaupt aus dem Ärgsten licraus, 1951 konnten bereits wieder 13,5 Millionen Tonnen Rohstahl erzeugt werden statt der knapp eineinhalb Millionen Tonnen des Jahres 1945. Und wie war das ohne Auslandserze und mit viel iu wenig Schrott möglich gewesen?

Bei Deutschlands industriellem Aufstieg vor dem Ersten Weltkrieg hatte es keine geringe Rolle gespielt, daß durch den Deutsch-französischen Krieg 1871 Lothringen zum Reich gekommen war und so dessen Hochöfen zu vier Sechsteln aus eigenen Rohstoff-Produkten versorgt wurden. Durch Versailles aber sank die Eigenversorgung auf ein Sechstel. Wurden 1913 an Eisen und Stahl und 11 Eisen- und Stahlfabrikaten in Deutschland über 17 Millionen Tonnen gewonnen, so 1919 weniger als sieben Millionen. Und das li, tite dazu geführt, daß Deutschlands eigene Erzversorgungsmöglichkeiten untersucht wurden. Und gibt es in Lothringen etwa 1,1 Milliarden Tonnen Minette, die im Durchschnitt 60% Eisen halten, so im Salzgittergebiet zwischen Braunschweig und slar etwa zwei Milliarden Tonnen ebenso reicher - oder besser

- Erze und nördlich Salzgitter bis in den Raum Gifhorn mindestens noch einmal soviel. Allerdings Erze, die mit den herkömmlichen Methoden nicht zu verarbeiten waren, für die neue Verfahren wie das Krupp-Renn-Anreicherungsverfahren und Verulieren des »sauren« Schmelzens, die auch England und die USA hcrnahmen, entwickelt werden mußten. Und so wurden, als

Hitler 1933 an die Macht kam, noch immer 8 %, des deutschen Eisenerzbedarfes im Ausland gedeckt, nur 15 %, durch eigene Gruben. Das schien ihm »untragbar«, und so wurden (wie bereits im 18. Kapitel dieses Buches geschildert) die »Reichswerke« gegründet. Und wenn die demontiert wurden und noch 1951 der Sprengdonner über Watenstedt hinrollte, die Erztagebaue und die Schächte des Salzgittergebietes blieben intakt, sie halfen Deutschland ebenso wieder hochreißen wie die Ruhrkohle.

Im Jahre 1928 hatte Deutschlands eigene Erzförderung 6,5 Millionen Tonnen betragen. 1943 aber betrug sie über 15 Millionen, und bei Kriegsende überstieg die Kapazität der deutschen Erzgruben 20 Millionen Tonnen.

Wurden 1945 die Minettieförderungen aus Lothringen eingestellt, so mußten die Siegerländer Gruben ihre hochwertigen Rösterteile nun nach Frankreich und an die Saar liefern.

Wie jede Erzeinfuhr unterbunden wurde, stellten die Alliierten auch die staatliche Subvention von 4 KM je Tonne Inlandserz ein, machten sie so die Förderung in Salzgitter und den andern deutschen Lagerstätten armer Erze unrentabel, weil die Erzpreise ebenso gestoppt blieben wie die von Kohle oder Schrott. Aber die Gruben wußten, was von ihren Opfern abhing. Und konnten 1946 in Salzgitter nur 2,4 Millionen Tonnen Erz gefördert werden, so stieg die Eigenversorgung der deutschen Hütten 1948 auf 8 Millionen und erreichte 1961 schließlich 19 Millionen Tonnen.

Zwischen 1961 und 1964 wurden dann allerdings nicht weniger als 24 deutsche Eisenerzgruben wieder stillgelegt. Da sank die eigene Erzförderung auf 11,6 Millionen Tonnen, denn nun wurden 35 Millionen hochgradigen Erzes importiert - zehnmal soviel wie im Jahre 1932. Da war es beim Erzbergbau wie beim Kohlenbergbau, waren die Notjahre vergessen, war Rentabilität das allein Entscheidende. Arme Erze aber sind teurer zu verhütten als reiche, erfordern sehr viel mehr Koks und Kalk. Und gibt es nicht übergenug reiche Erze auf der Welt?

Heute wohl, aber morgen bestimmt nicht, denn überall heißt es nun »Industrialisieren oder Verhungern!« Voraussetzung aller Industrialisierung aber ist Stahl. Wenn Deutschlands Eisenverbrauch, wie gesagt, Mitte des vorigen Jahrhunderts 57 Gramm pro Kopf betrug, so heute 620 Kilo. In zahlreichen Ländern aber sind es noch keine 60 und in manchen nur 6 Kilo. Während sich die Erdbevölkerung verdoppelte, stieg die Stahlerzeugung auf das Zehnfache, war sie 1964 doppelt so groß wie 1950. Und da standen dem riesigen Afrika dennoch nur eineinhalb Millionen Tonnen Rohstahl zur Verfügung.

Die sicheren Eisenerzvorkommen werden heute mit etwa 175 Milliarden Tonnen angenommen. Etwa 700 Millionen Tonnen werden jährlich gefördert, und so scheinen wir für das nächste Vierteljahrtausend keine Sorgen zu haben. Aber beim Erz ist es wie beim Öl: Nicht nur, daß es Vorräte gibt, ist wichtig, sondern wo. Denn davon hängt ab, ob sie uns jederzeit zur Verfügung stehen - und zu welchem Preis. In den ersten Nachkriegsjahren jedenfalls retteten uns nur unsere eigenen Erze. Auch wenn die Alliierten ihren Import erlaubt hätten, wäre Deutschland nicht in der Lage gewesen, für Schwedenerze, die 1939 rund 17 Mark die Tonne gekostet hatten, zehn Jahre später 49 Mark zu zahlen und nach Ausbruch des Koreakrieges 56 DM. Da gab es auch keinen Schiffsraum, und da waren die afrikanischen Erzlagerstätten, die vor allem durch Deutschlands Wiederaufstieg erschlossen wurden, noch gar nicht lieferfähig. Der Schatz im eigenen Keller war es, der Deutschlands Startkapital in den Nachkriegsjahren bildete. Die Kohle der Ruhr und das Erz von Salzgitter, denn nur Kohle und Eisen zusammen bilden die Grundlage unserer mechanisierten Welt.

Und nicht Roheisen natürlich, wie es aus den Hochöfen kommt, und auch nicht Rohstahl, sondern Walzwerkserzeugnisse, Profile, Rohre, Blech, die hunderterlei Produkte einer hochentwickelten Hüttenindustrie, wie sie Krupp und Klöckner, Poensgen, Stinnes und August Thyssen geschaffen hatten und wie sie Albert Vögl, der als Bergarbeiter begann und als Fünfzigjähriger Chef einer Viertelmillion Arbeiter war, 1926 zur »Vereinigten Stahlwerke AG« zusammenfaßte.

Als größter Hüttenwerks-Konzern Europas hatten die Vereinigten Stahlwerke 1938 einen Umsatz von 2,6 Milliarden Mark und eine Rohstahlkapazität von 11,5 Millionen Tonnen besessen. Und von denen wurden vier Millionen demontiert. Auch nachdem die Firma selber aufgelöst war wie die IG-Farben, »entflochten« wie die gesamte deutsche Stahlindustrie. Diese hatte 1890 etwa 2 Millionen Tonnen Rohstahl produziert, bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges etwa 14 Millionen; 1938 stand sie mit 23 Millionen hinter den USA an der zweiten Stelle aller Stahlerzeuger der Welt, erbrachte unmittelbar ein Zwölftel des deutschen Ausfuhrerlöses und belieferte deutsche Eisenverarbeiter, die rund 2 Millionen Leute beschäftigten.

Die Zerstörungen waren auch hier relativ gering geblieben, und Deutschlands Stahlkapazität betrug 1945 noch gut 20 Millionen Tonnen, von denen 16 an der Ruhr lagen, 2,7 Millionen in der französischen Zone, etwa eine halbe Million in vier Kleinbetrie-

ben der US-Zone und nur 0,3 Millionen Tonnen in der Ostzone. Aber »Wie es dem Stahl geht, so geht es dem ganzen Land« heißt es in Amerika schon seit drei Generationen, und dort kämen heute 850/„ aller Fertigwaren ohne Stahl nicht zustande; vier Zehntel aller Löhne hängen da unmittelbar oder mittelbar von der Stahl-Industrie ab. Die USA sind das »stahlbewußteste« aller Länder, und so hatten die amerikanischen Experten, die Präsident Truman nach Potsdam begleiteten, Richtlinien erhalten (die sich in den 1960-61 veröffentlichten Department of State-Publications NO. 7015 und 7163 finden), in denen es unter dem Titel »Dauernde Beschränkungen für die deutsche Wirtschaft und Industrie« heißt: »Die Regierung der Vereinigten Staaten befürwortet eine Politik der maximalen Ablieferung von Produktionseinrichtungen... als Sicherheitsmaßnahme ... und derart, daß andere Teile Europas entsprechend stärker industrialisiert und in ihrer Abhängigkeit von der deutschen Stahl- und chemischen Industrie entlastet werden.. Dementsprechend wurde General *Clgy* angewiesen, bei den Verhandlungen über den Potsdamer »Industrieplan« als Rohstahlproduktion Restdeutschlands höchstens 3,5 Millionen Tonnen zuzugestehen, während die Sowjets 4,9 und die Engländer 2 Millionen Tonnen erlauben wollten. Schließlich einigte man sich auf ein »Stahl-Limit« von 5,8 Millionen Jahrestonnen oder Deutschlands Erzeugung des Jahres 1895. Ein halbes Jahrhundert Mühe sollte ausgelöscht werden und Fortschritte, die ganz Europa und der ganzen Welt zugute kamen – dennoch aber bekam Clay (wie er in »Entscheidung in Deutschland« berichtet) einen schärfen Verweis des State Department, weil er »viel zuviel« zugestanden hatte. Deutschlands Export wurde auf 300000 Tonnen beschränkt, während es in der 1926 zustandegekommenen und bis 1939 bestehenden Internationalen Rohstahlgemeinschaft die größte Exportquote besessen hatte, 1928-38 im Durchschnitt 3,05 Millionen Tonnen Roheisen und Rohstahl jährlich ausfuhrte und dazu – ohne Maschinen etc. – 4,3 Millionen Tonnen Eisen- und Stahlwaren. Was allerdings vorerst keine Rolle spielte, denn an Export war ja überhaupt nicht zu denken. De facto erzeugt werden konnten auch nicht 5,8 Millionen Tonnen Stahl, sondern 1947 nur wenig mehr als 3 Millionen, denn hatten Deutschlands Hütten 1938 rund 30 Millionen Tonnen Kohle verbraucht, so bekamen sie nun 6,7 Millionen Tonnen zugewiesen. Da bekamen sie, wie geschildert, keine Auslandserze und viel zuwenig Schrott, waren die Stahlpreise so niedrig angesetzt, daß Stahlerzeugung wie Kohlefördern in Deutschland ein Verlustgeschäft war. Und da wurden natürlich nicht die ältesten und am wenigsten leistungsfähigen

Hütten als »Überschuß-Kapazität« demontiert, sondern die modernsten. Da spiegelte sich vor allem im Schicksal der August-Thyssen-Hütte das Schicksal der ganzen deutschen Schwerindustrie wider. Es bewahrheitete sich erneut das Wort, daß der Wind den höchsten Baum am heftigsten schüttelt.

27 Den höchsten Baum schüttelt der Wind am heftigsten

DER BEISPIELHAFTE KAMPF DER AUGUST-THYSSEN-HÜTTE

Das bedeutendste Stahlrevier Europas ist das Ruhrrevier. Die größte Hütte dieses Reviers und damit Europas war 1938 die August-Thyssen-Hütte in Duisburg-Hamborn. Heute darf sie diesen Superlativ wiederum in Anspruch nehmen. Dreimal täglich ist hier Schichtwechsel, kommen durch jedes von sieben Toren 600 Mann heraus, treten 600 andere ein. Hochöfen müssen aus technischen Gründen ununterbrochen in Betrieb sein. Und alle Anlagen kosten Geld, für das die Banken Zins nach Kalendertagen und nicht nach Arbeitsstunden einheben. So ist der Dreischichtenbetrieb an der Ruhr eine Selbstverständlichkeit. Heute zumindest. Denn vor gar nicht so langer Zeit gab es nur zwei Schichten: Jede zu zwölf Stunden.

In der August-Thyssen-Hütte arbeiten rund 12000 Menschen von 6 bis 14, von 14 bis 22 und von 22 bis 6 Uhr, und ein Schichtplan sorgt dafür, daß nun niemand länger als 42 Stunden wöchentlich die Anlagen zu bedienen hat. Und »bedienen« heißt hier vor allem rund zehn Millionen Tonnen Material im Jahr bewegen: Ein 1-Ofen, der täglich 800 Tonnen Roheisen gibt, braucht alle 24 Stunden 3200 bis 4000 Tonnen Erze und Zuschläge und 200 Tonnen Koks. Er braucht alle 60 Minuten 150 000 Kubikmeter 1-Ofenwind, der auf 900 bis 1300 Grad erhitzt werden muß. Um die Ofenwände und Armaturen zu kühlen, sind täglich 45000 Kubikmeter Wasser nötig - etwa 25 Kubikmeter je Tonne Roh-
eisen oder der Bedarf einer Stadt von 100000 Einwohnern. Und Stahlwerke brauchen neben Roheisen Schrott. Kokereien brauchen Kohle, alles hier frißt Strom.

Zehn Millionen Tonnen Material füllen eine halbe Million Güterwagen von je 20 Tonnen Tragfähigkeit. Oder etwa 6 600 Lastkähne von je 1500 Tonnen. Und Lastkähne sind billiger: Sie brauchen - naturgesetzlich bedingt - weit weniger Zug- oder Schubkraft als ein Eisenbahnzug. Das tote Gewicht - das Eigengewicht - ist im Verhältnis zur Nutzlast um mindestens ein Drittel geringer. Die geleistete Tonnenkilometerzahl je Beschäftigten gut dreimal höher. Aber leistungsfähige Kähne setzen rüchprechende Wassertiefen voraus. Und obwohl sie dem Ruhrgebiet den Namen gab, ist die Ruhr nicht tief genug.

Stahl, das war lange gleichbedeutend mit Krupp/Essen und Schneider/Creusot. Aber Krupps Überlandtransporte erfolgten bis 1858 mit Pferdewagen. Nun baute er sich eine private Eisenbahnstrecke zur Linie Duisburg-Altenessen-Dortmund, denn Essen selber bekam erst 1862 Eisenbahnanschluß.

Alle Kohle wurde von Pferdewagen transportiert, auch wenn diese auf Schienen rollten, wie die der 1828-30 gebauten »Deilbachbahn« von der Zeche Himmeisfürster Erbstollen über Kupferdreh nach Langenberg. Denn Friedrich Wilhelm III. verbot den Kauf einer englischen Lokomotive mit der Begründung, solch eine Lokomotive habe bereits einen Menschen getötet.

Essener Kohle war auf der Ruhr seit Jahrhunderten nach Ruhrort und so an den Rhein gebracht worden. Aber Zechen an der Ruhr gab es schon seit fast vier Generationen nicht mehr, und ihren Höhepunkt erreichte die Ruhrschiffahrt 1860 mit einem Jahresumschlag von insgesamt 870000 Tonnen. Wobei »Jahresumschlag« den Umschlag von sieben bis acht Monaten bedeutete, denn den Rest des Jahres genügte der Wasserstand auch für Kähne von 60 bis 100 Tonnen nicht. Und so viele Schleusen mußten passiert werden, daß die Fahrt Witten-Ruhrort elf Tage dauerte. Schon die Eisenbahn Mülheim-Essen-Bochum ließ den Schiffsverkehr rasch zurückgehen, und die 1872 in Betrieb gekommene Linie Kupferdreh-Kettwig-Düsseldorf machte ihn völlig bedeutungslos. 1889 wurde die Ruhrschiffahrt eingestellt, fuhr der letzte Kahn den Fluß hinab. Der Rhein-Herne-Kanal aber, an dem Essens Hafen heute liegt, wurde erst 1894 eröffnet. Der wurde erst sehr viel später für Kähne bis 1750 Tonnen befahrbar und noch viel später intensiv genutzt, denn er ist ja ein Teil des Mittelland-Kanals, und der wurde erst 1938 fertig.

Essen aber lag dennoch ungleich verkehrsgünstiger als die Hüttenwerke Schneider/Creusot. Denn Le Creusot liegt im burgundischen Bergland, 400 Meter über dem Meer. Da gab es zwar den Canal du Centre zur 75 Kilometer entfernten Loire, aber der war nur einen Meter tief, auch beim besten Wasserstand nur für 85-Tonnen-Kähne befahrbar und hatte 85 Schleusen. Der bewältigte 1863 ganze 263 000 Tonnen Fracht. Und als es eine Bahnverbindung zum Rhein gab, war die 280 Kilometer lang.

Essen wurde zur Stahlstadt, weil hier die ersten Tiefschächte niedergebracht wurden, es das Zentrum des wichtigsten Koks-kohlenreviers Europas bildet. Le Creusot wurde zu Frankreichs Stahlzitadelle, weil hier in Ochsenkarrenreichweite Kohle und Erze liegen. Die August-Thyssen-Hütte aber liegt auf reichen Kohlevorkommen und direkt am Rhein, dem größten Lastträger

Europas und der heute intensiv genutzten Wasserstraße der Erde. Deren »entscheidender Überlegenheitsfaktor« war und ist (auch dem amerikanischen Hüttenexperten Brassert zufolge) der »ideale Standort zwischen Schacht und Strom«, das »vorbildliche energie- und transportwirtschaftliche Verbundsystem des Raumes [Lamborn].«

Diesen Standort, der für den Wiederaufstieg der Hütte so entscheidend war wie für ihre Vorkriegsüberlegenheit, konnte niemand und nichts ihr nehmen - und ebenso konnte niemand und nichts dem ganzen Ruhrrevier (und im Grunde ganz Westeuropa) die Überlegenheit seiner Lage und des Zusammentreffens dichtester Besiedlung, riesiger Energievorräte und idealer Transportbedingungen rauben.

Billige Transporte aber sind das Entscheidende. Denn wenn das auch phantastisch klingt: Neun Zehntel der menschlichen Tätigkeit besteht darin, Gegenstände (oder sich selber) von einem Ort an einen andern zu befördern. Weit mehr Arbeit muß aufgewendet werden, um das Getreide in die Mühlen zu bringen, das Mehl zum Bäcker und das Brot zu den Verbrauchern, als zu säen und zu ernten. Eisen zu erschmelzen ist eine Kleinigkeit, verglichen mit dem Herbeischaffen der Rohstoffe und den Transporten, die nötig sind, ehe Schienen verlegt werden können oder Stahlträger ein Lochhausgerüst bilden. Erze, Koks, Zuschlagstoffe und Schrott sind drei- bis fünfmal so schwer wie das Endprodukt. Zahlreiche Industrien aber bewegen fünfzig Tonnen Material, um eine Tonne ihres Fertigprodukts zu gewinnen. Transportkosten machen nie- als weniger als ein Sechstel, sehr oft aber sieben bis neun Zehntel der Gesamterzeugungskosten aus. Und durch seine sonst viel- klagte »Kleinräumigkeit« ist Europa im Vorteil gegenüber der Sowjetunion und den USA: Westeuropa kommt mit weniger als einem Fünftel der Gesamttransportkosten der SU aus. Denn das 1 iusen von Magnitogorsk im Ural z. B. liegt 2200 Kilometer von der Kohle des Kusnezbeckens entfernt und immer noch 1200 km vom Revier Karaganda. Kohle und Eisen der SU liegen so weit itiseinander wie Gibraltar und Berlin oder Paris und Kopenhagen; kein Regime kann daran etwas ändern. Die reichsten Eisenerze der Vereinigten Staaten lagen am Lake Superior; von dort bis Pittsburgh sind es 1750 Kilometer oder so weit wie von Holland im ums Schwarze Meer. Die Lager der Mesabi-Range sind heute praktisch erschöpft, und näher als 2 500 Kilometer gibt es nun in Nord- mncrika keine anderen reichen Erze. Und das ist das Zwölfeinhalb- iche der Entfernung Lothringen-Ruhr. Europas Grenzen sind hinderlich. Aber sie sind Menschenwerk, können administrativ

beseitigt werden. Ein Industrieller an der Ostküste der USA dagegen kann nicht ohne weiteres die Westküste beliefern, denn dazwischen liegen zwar keine Zollgrenzen, aber 6000 Kilometer Eisenbahnfracht. Und die ist so kostspielig, daß in Kalifornien durch den billigeren Seeweg heute teilweise mit deutschem Stickstoff gedüngt und mit deutschem Zement gebaut wird.

Allerdings erst, seit nach dem Krieg neue Verlade- und Löschmethoden entwickelt, Mineraldünger z. B. auch in »bulk«, nicht in Säcken, sondern als Losegut, transportiert wurde und ihn nun eine Kunststoffschicht vor der Seeluft schützt. Denn wenn Papiersäcke auch nicht so teuer sind wie z. B. Zuckersäcke, von denen die etwa 100000, die ein Zehntausend-Tonnen-Frachter faßt, alleine schon 100000 Mark kosten - Laden und Löschen von »bulk«-Transporten sind ungleich billiger.

Und auch Europas Kohle-Erz-Konzentration war kein Naturgeschenk, sondern das Produkt schöpferischen Menschengesistes, denn Lothringens Minette - die »Erzchen« - sind nicht nur relativ eisenarm, sondern auch sehr phosphorreich und waren für den Bessemer-Prozeß der Massenschmelzherstellung nicht zu gebrauchen.

Aber da hörte im Winter 1870 ein schwächlicher Aushilfsschreiber des Londoner Polizeigerichts Old Bailey, der in seiner Freizeit Chemie studierte, einen Vortrag des berühmten Hüttenfachmanns George *Chaloner*, und der sagte: »Wer Phosphorerze für den Bessemer-Prozeß brauchbar macht, wird über Nacht berühmt und reich und verändert die Welt. Denn die Erze Lothringens wie die Lapplands sind dann zu gebrauchen und die Dutzender anderer Lagerstätten . . .« Der Polizeischreiber Sidney Gilchrist *Thomas*, der das hörte und der damals 20 Jahre alt war, brauchte Geld, denn er mußte seine Mutter und seine jüngeren Geschwister erhalten, hatte das Medizinstudium aufgeben müssen, weil sein walisischer Vater zu früh starb. Vor allem aber begeisterte ihn die Möglichkeit, die ganze Welt reicher zu machen, und er war zäh und klug genug, sein Ziel zu erreichen. Er wurde dadurch zwar nicht »über Nacht« berühmt, denn neun Jahre vergingen, ehe ihn das Iron and Steel Institute auch nur zu Worte kommen ließ. Und auch persönlich nutzte ihm sein Stahlschmelzverfahren so gut wie nichts, denn er starb schon als Fünfunddreißigjähriger an Lungentuberkulose. Aber Thomas stellte die Weltstahlproduktion auf eine neue Grundlage und gab Westeuropa die Chance, das intensiv wirtschaftende Gebiet der ganzen Erde zu werden.

Spielen Transportkosten volkswirtschaftlich eine enorme Rolle, so in jedem einzelnen Betrieb. Ein Sechstel des Gesamtkapitals des

Unilever Trusts z. B. ist in Transportmitteln angelegt, und wie diese eingesetzt werden, entscheidet über Gewinn und Verlust. Ein Bauunternehmer, der seine Mauersteine von Hand stapeln läßt statt durch Gabelstapler, kann sich heute so wenig halten wie einer, der Handschaufler statt Bagger benutzt, und kein Stahlwerk konnte mit der August-Thyssen-Hütte konkurrieren, solange nur sie ihre Kokerei direkt neben den Hochöfen besaß, der Blockstahl hier ohne jeden Umweg und ohne jede gegenläufige Bewegung von den Thomas- und Siemens-Martin-Ofen zu den Walzenstraßen gelangte. Hüttenwerke gab es zu Ende des vorigen Jahrhunderts viele. Aber nur die ATH lag damals direkt am Rhein, und August Thyssen baute mit einem Aufwand von 30 Millionen die zwei Hüttenhäfen Alsum und Schwelgern. Und Schwelgern hat heute einen Jahresumschlag von 16 Millionen Tonnen, etwa soviel wie Bremen. Kein Lexikon nennt es, und in keinem großen Atlas ist es zu finden, aber Schwelgern ist nun nach Duisburg-Ruhrort der zweitwichtigste aller deutschen Binnenhäfen.

August Thyssen schuf zwischen den Zechen, Kokereien und 1 Hüttenwerken des ganzen Raumes Hamborn eigene Schienenverbindungen, die heute den »Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen« bilden und von Hiesfeld und Dinslaken bis Laar und zu Iphix-Rheinrohr reichen. Und die 1964 gut 70 Millionen Tonnen Güter beförderten, soviel wie die Eisenbahnen der Schweiz und 1 hollands zusammengekommen und mehr als das Doppelte aller 1 Eisenbahngütertransporte Argentiniens. Tag und Nacht rollen »Iphix«-Waggons über 485 Kilometer eigener, elektrifizierter Schienenwege vom und zum Rhein, siebentausend täglich.

1 Dieses in Europa wie auf der ganzen Welt einmalige private Transportsystem überdauerte die Demontage und die Entflechtung der Einzelwerke. Hier gab es schon 1945 wiederum einen sehr intensiven Verkehr, denn Kohle wollten die Sieger so gerne haben wie die Schweizer und die Holländer. Nichts aber hatte es hier gegeben, bevor August Thyssen es schuf, den »idealen Standort« so wenig wie alles übrige. Und so danken wir ihm Deutschlands Wiederaufstieg ebenso wie seinem Nachfolger Hans (ünther *Sohl* - und den Männern, die Thyssens Beispiel folgten, seit 1897 z. B. das Hüttenwerk Rheinhausen schufen (durch das Krupp an den Rhein ging) oder die Hüttenwerke der Phönix-Rheinrohr AG bei Ruhrort, einer Firma, die im Binnenland, in 1 schweiler, gegründet wurde wie Krupp oder die Gute-Hoffnung-Hütte, und die ihre ersten Hochöfen und Walzwerke in Irlorde und Dortmund baute.

Auch August *Thyssen* war 1842 in Eschweiler geboren worden,

entstammt einer Aachener Handwerkerfamilie, die aus der Eifel kam. Der Großvater war Stadtschreiber, der Vater machte eine Banklehre durch, wurde Leiter eines der ersten Drahtwalzwerke Deutschlands und machte sich später als Bankier selbständig. Er konnte jedem seiner acht Kinder 15 000 Mark hinterlassen, für damalige Verhältnisse ein Vermögen. Und er konnte August Thyssen auch eine Erziehung bieten, wie sie damals überaus selten war: Der erhielt am berühmten Polytechnikum von Karlsruhe eine hervorragende technische und an der Handelslehranstalt von Antwerpen eine außergewöhnlich gute kaufmännische Ausbildung. Der hatte in der Fabrik und in der Bank seines Vaters gearbeitet, ehe er als Fünfundzwanzigjähriger mit einem Verwandten und vier anderen Teilhabern das Bandeisen-Walzwerk Thyssen, Fassoul & Co. in Duisburg gründete.

August Thyssens Einlage betrug 8000 Taler, 24 000 Mark oder den dreiunddreißigtausendsten Teil dessen, was er hinterließ. Allerdings bei einem Jahresverdienst der Ruhrkumpel von damals durchschnittlich 678 Mark und Höchstlöhnen wie denen des Gußstahlwerkes Witten, das 980 Mark jährlich oder noch keine 1 Mark die Woche bezahlte. Thyssen war Geschäftsführer und leitete den Betrieb so, daß bei der Liquidierung der Firma vier Jahre später jeder Teilhaber das Fünffache seiner Einlage bekam. Denn nun machte sich August Thyssen selbständig. Ein kantiger Einzelgänger und Individualist, der stets »in sich selbst stark und von niemandem abhängig« sein wollte, gründete er mit 35 000 Talern (zu denen sein Vater als Kommanditist ebensoviel hinzufügte) am 1. April 1871 auf einem ehemaligen Bauernhof in Styrum bei Mülheim sein eigenes Bandeisen-Walzwerk, arbeitete hier in einem Büro, das früher der Stall war und wo auch Putzwolle und Schmieröl lagerten. Denn Geld war für Thyssen stets nur ein Produktions-, Macht- und Freiheitsfaktor, es zu genießen, blieb ihm immer fremd. Auch im Schloß Landsberg bei Kettwig, das er 1903 erwarb und teilweise mit erlesenen Kunstwerken ausstattete, bewohnte er nur zwei kleine, nüchterne Zimmer, in denen nie die Schutzbezüge von den Möbeln genommen wurden. Thyssen war ein starker Esser und brauchte viel Schlaf. Aber sonst war er völlig bedürfnislos, gab es für ihn nur eines: Geradezu fanatisches Arbeiten.

Schon in Styrum arbeitete Thyssen als sein eigener Ingenieur, Werkmeister, Buchhalter und Reisender so intensiv, daß aus den 70 Leuten, mit denen er hier begann, binnen 15 Jahren 2 000 wurden. Natürlich nicht durch seinen Fleiß allein, sondern auch durch die Zeitumstände, vor allem den Eisenhunger der »Gründerzeit«:

Als Thyssen seine Firma ins Handelsregister eintragen ließ, wurde ja auch das Deutsche Reich gegründet, hörten die partikularistischen Beschränkungen auf, die bisher die Unternehmerinitiative lähmten. Da bezahlte Frankreich 5 Milliarden Kriegsschuldung, mit denen die Staatsschulden getilgt wurden und die so in Umlauf kamen. Wenn es bis 1862 gedauert hätte, ehe die Eisenbahn Duisburg—Essen—Dortmund zustande kam, so entstanden 1870-90 nicht weniger als 24000 Kilometer neuer deutscher Eisenbahnlinien. Und kamen 1848-70 insgesamt 300 deutsche Aktiengesellschaften zustande, so 1870-73 über tausend, denn die staatliche Konzessionspflicht war aufgehoben worden.

Bahnbauten wie Industrialisierung bedeuteten Eisenbedarf. Und so stieg 1870-73 der Roheisenpreis von 60 auf 170 Mark die Tonne, kostete Stabeisen 366 statt 180 Mark. Und so wurden 1870-71 die Rheinischen Stahlwerke in Meiderich und das Eisen- und Stahlwerk Hoesch in Dortmund gegründet, machte Friedrich *Grillo* die Dortmunder Union, die nun 12000 Leute beschäftigte, zum größten Eisen- und Stahlwerk des Reviers.

Thyssen aber wußte, daß das alles zu schnell ging. Während andere mit Millionen herumwarfen, rechnete er mit halben Pfennigen - und verdiente so auch noch Geld, als der Eisenpreis auf 55 Mark sank - blieb er von der großen Krise der Jahre 1874-79 unberührt. Als ein »Pionier des Osthandels« reiste er 1874 nach Rußland und kam mit so vielen Aufträgen heim, daß er 1875 seine vierte Bandeisenstraße in Betrieb nehmen konnte. Er baute ein Röhrenwerk, während die Phönixaktien von 400 auf 20 fielen, die der Dortmunder Union von 171 auf 4, so daß an jedem Anteil 1670 Mark verloren wurden, und der Schalker Verein sein ganzes Aktienkapital abschreiben mußte. Thyssen konnte 1882 ein Blechwalzwerk, seinen ersten Siemens-Martin-Ofen, eine Verzinkerei und eine Kesselschmiede in Betrieb nehmen und 1885-87 seinen entscheidenden Schritt tun: Die Mehrheit der Kuxe der »Gewerkschaft 1. deutscher Kaiser« erwerben und so sein Kohle-Reich begründen. Bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges waren 56% der deutschen kohlenförderung im Besitz deutscher Hüttenwerke. Denn je nach der Koksqualität gibt der gleiche Hochofen mit dem gleichen Erz monatlich 3000 Tonnen mehr oder weniger Roheisen. Vom Asche- und Wassergehalt, der Festigkeit, dem Schüttgewicht und der Struktur des Kokses hängt auch die Roheisenqualität ab - und von der die des Stahls. Und so schalten eigene Kokereien nicht nur Zwischengewinne aus, sondern die eigenen Leute wissen auch genau, was »ihr« Werk braucht, durch Lieferaufträge an fremde Firmen sind dessen Sonderbedürfnisse längst nicht so gut zu

decken. Aber daran dachte in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts außer Thyssen niemand. Daß Kohle und Eisen in einer Hand den größten Nutzen bringen, galt damals nicht als selbstverständlich, die fachliche Beschränkung war »Tradition«, und so interessierte sich z. B. Kirdorff nur für Kohle, Alfred Krupp sehr lange nur für Stahl. Thyssens Maxime jedoch war »jeden Umweg vermeiden«: Er wollte »eine Rechnung«, verdiente an eigenen Zechen, Kokereien, Hochöfen und Walzwerken wie an einer eigenen Maschinenfabrik, gründete auch eine eigene Absatzorganisation, die heute als »Handelsunion AG« in Düsseldorf zweieinhalb Milliarden jährlich umsetzt, mehr als 9000 Mitarbeiter und Tochtergesellschaften und Niederlassungen in aller Welt hat und entscheidend zur Rationalisierung der vorher zersplitterten Lagerhaltung beitrug. Thyssen wurde so zum Schöpfer der deutschen Verbundwirtschaft und des ersten vertikalen Montankonzerns Europas. Und er baute Seit 1890 Seine Hütte in Hamborn-Bruckhausen derart, daß er auch erstmals »in einer Wärme« arbeitete, er sein eigenes Roheisen mit seinem eigenen Koks erschmolz; dieses wiederum verwandelte er, ohne es erkalten zu lassen, in Stahl, und diesen Stahl verarbeitete er ohne neues Erhitzen zu Walzwerkserzeugnissen weiter. In nur einer Richtung verlief hier, wie gesagt, die ganze Fabrikation; Transport und Energiekosten wurden gespart, denn Thyssen heizte seine Koksofen mit dem Gichtgas seiner Hochöfen. Er verfeuerte die Kohle, die zu viele Steine enthielt, um transportiert zu werden, in seinem eigenen Kraftwerk. Heizte mit dem Abdampf dieses Werkes seine Arbeitersiedlungen. Das alles aber konnte er natürlich erst, seit er Kohle hatte, und Kohle gab es hier nicht, ehe Thyssen sie hob. Duisburg-Hamborn hat heute über eine halbe Million Einwohner. 1890 aber, als Thyssen an den Rhein zog, war Hamborn ein Dorf, das eine alte Zisterzienserabtei umgab. Weite Felder wechselten mit Wald ab, der von Marxloh und Schmidthorst bis Sterkrade und Holten reichte. Berühmt war die Hamborner Bauernkirmes. Berühmt waren auch die Schlittschuhpartien, die es jeden Winter von Hamborn und Fahrn, Alsum oder Meiderich bis Duisburg gab, denn die Emscher überschwemmte regelmäßig die Wiesen, und das Wasser gefror. Als August Thyssen 1889 dem Bauern Adolf Schulte-Wissermann und dessen Nachbarn die 225 Hektar abkaufte, auf denen er seine Hütte zu bauen gedachte (und dadurch den Ruf erwarb, völlig Größenwahnsinnig geworden zu sein), da war Bruckhausen ein Dorf mit 520 Einwohnern, das 81 Häuser zählte, und in Hamborn, Beeck und Bruckhausen zusammen lebten noch keine 4000 Menschen.

Zwei Jahrzehnte später waren es 120 000. Und nicht nur Deutsche, sondern auch Österreicher und Polen, Holländer und Italiener, Tschechen, Franzosen und Russen. Denn durch August Thyssen war Hamborn »das Kimberley der schwarzen Diamanten« geworden. Da dehnte sich nun die Gerechtsame der Gewerkschaft Deutscher Kaiser über 40000 Hektar hin aus. Da wurden hier dreieinhalb Millionen Tonnen Kohle gefördert oder *tausendmal* soviel wie deren Schacht 1 lieferte. Da war die Belegschaft von 80 Mann auf 17000 angewachsen und die Lohnsumme von 70000 Mark auf 25 Millionen. Acht Schächte hatte Thyssen nun in Betrieb, und die machten ihn zum bedeutendsten Bergherrn Deutschlands, denn sie standen auf acht Milliarden Tonnen erwiesener Vorräte, einem Achtel aller Kohle des rheinisch-westfälischen Mutungsgebietes. Auf dieser Kohle stand nun die August-Thyssen-Hütte.

1 Jnd direkt am Rhein lagen die Hochöfen und Walzenstraßen. Aber diese beiden Erfolgsfaktoren schienen einander auszuschließen, und daß er sie zu vereinen verstand, war die größte Leistung des »Alten«. Denn schon als sie 1871 ihren Schacht 1 niederzubringen begann, hatte die Gewerkschaft Deutscher Kaiser große Schwierigkeiten gehabt. Es dauerte fünf Jahre, ehe er förderte, und dann waren das ganze 3583 Tonnen. Die wurden mit Ochsenkarren zum Rahnhof Neumühl gebracht, dort von Hand in Waggons umgeschaufelt. Später kam eine rund zwei Kilometer lange Grubenanschlußstrecke in Betrieb, aber auch da zogen noch Ochsen die Waggons, denn für eine Lokomotive war lange kein Geld da, und weh 1885 wurden immer noch nicht mehr als 183000 Tonnen Kohle gewonnen: Der Schacht war zu wenig tief, und andere Schächte konnten nicht niedergebracht werden, denn die Mutungen stießen auf starke Solquellen, und zu den Wassereinbrüchen IrLten Sandrutsche. Rhein und Emscher waren zu nahe. Die Kohle lag hier unter hartem Mergel und in einer Schwemmland(-haft voller Tücken.

1)ie Kuxenbesitzer der Gewerkschaft Deutscher Kaiser versuchten (kshalb, ihre Anteile loszuwerden, und so wurde Thyssen 1887 raktisch der Alleininhaber. Die Besitzer des benachbarten Gruchnfeldes »Rheinland« versuchten ebenfalls zu verkaufen. Verkwgten 600000 Mark, die niemand geben wollte. Aber Thyssen g;th sie. Selber hatte er inzwischen die Felder Walsum 1 bis VI gemutet und besaß so zusammenhängende Kohlenvorkommen von zweieinviertel Millionen Quadratmetern, mehr als damals der 1 rcußische Staat, dessen Besitz zudem zersplittert war. Aber alle 1 ach1eute waren sich darin einig: Die besaß Thyssen auf dem Rtpier. Fördern konnte hier am Niederrhein niemand. Denn jeder

Schachtbau war hier ausgeschlossen. Mit den üblichen Methoden wohl. Mit neuen aber...

Im gleichen Jahr wie Thyssen wurde in Berndorf in Oberfranken Karl P. G. *Linde* geboren, der Begründer der modernen Kältetechnik. Der revolutionierte die Nahrungsmittel-Konservierung, erschloß Europa die Fleischquellen der Überseeländer, begründete die Kühlschrank-Industrie. Der nutzte die Kältetechnik zur Luftverflüssigung und großtechnischen Sauerstoffherstellung, ermöglichte so die Schweißtechnik wie die modernste Art der Stahlherstellung. Linde baute bereits 1875 seine Ammoniak-Eismaschine, und August Thyssen erkannte, daß die auch ein neues Schachtbau-Werkzeug war. Da keine der bestehenden Firmen Schächte für ihn niederbringen wollte, gründete er selber eine Schachtbaufirma, und die entwickelte das Gefrierverfahren, das weltweit vorher unzugängliche Kohlenschätze erschloß und das auch beim Niederbringen von sechs der zwölf neuen Schachtanlagen angewendet wird, die jetzt in Westdeutschland entstehen: In zwei bis drei Meter Abstand vom vorgesehenen Schachtfumfang werden Löcher gebohrt und mit Rohren ausgekleidet. In die werden engere, unten offene Rohre gehängt. Eine Kältemaschine liefert dann eine Kühlflüssigkeit, die im Zwischenraum der Fall- und Gefrierrohre hochsteigt und dem umliegenden Boden soviel Wärme entzieht, daß er zu Eis erstarrt. Ein Eispanzer entsteht, und innerhalb dieses Frostzylinders kann der Schacht niedergebracht werden, abgesichert gegen Wassereinbrüche wie gegen Sandrutsche.

Die Einführung dieser Schachtbaumethode war eine der größten technischen Pioniertaten. Aber der Kampf, den Thyssen auszufechten hatte, war nichtsdestoweniger dramatisch: er dauerte sechs Jahre. Erst im Februar 1894 erreichte der Schacht II in Altenrade das Steinkohlengebirge, und zwei weitere Jahre vergingen, ehe die Förderung aufgenommen werden konnte. Noch größere Schwierigkeiten bereitete der Schacht V; neun Jahre vergingen hier, ehe Kohle zutage kam. Aber Thyssen war so zäh wie er erfindungsreich war. Und er holte sich sein Lehrgeld zurück, indem er seine Schachtbaufirma zuerst in Belgien und dann überall »unmögliche« Schächte niederbringen ließ, schon bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges zusammen über 100 Kilometer.

Da waren aber nicht nur Sand und Wasser zu bezwingen gewesen. Thyssens Kohlengruben lagen Rhein und Emscher so nahe, daß die Bergbehörde die völlige Versetzung aller Hohlräume verlangte, denn jede größere Bodensenkung hätte hier ja Überschwemmungen verursachen können. Dieses Ausfüllen hätte

leicht zu kostspielig werden können. Aber Thyssen erfand den »Blas-Versatz«, brachte durch Rohrleitungen seine Hochofenschlacke in die ausgekohlten Räume. Und als sich erwies, daß nach einem Durchgang von 15 000 Tonnen auch die besten Rohre verschlissen waren, kleidete er sie mit Email aus und lieferte auch solche Spezialrohre bald in alle Welt.

Thyssen hatte zahlreiche technische Ideen und nicht weniger organisatorische, leitete z. B. schon 1910 das Gas seiner Kokereien bis Emmerich an der holländischen Grenze, verkaufte durch seine »Gasgesellschaft Hamborn« 100 Millionen Kubikmeter jährlich oder ein Dreißigstel dessen, was damals die 1700 städtischen »Gasanstalten« Deutschlands absetzten. Da er selber riesige Mengen Wasser brauchte, schuf Thyssen das größte Wasserwerk Europas und verkaufte auch Rheinwasser an Dutzende Gemeinden. Er war, wie gesagt, seit 1902 maßgeblich am Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk beteiligt, half die Industrie von Remscheid und Solingen wie die von Benrath und Neuß elektrifizieren. Thyssen heizte mit seinem Hochofengas die Kokereien von Meiderich und Bruckhausen, trieb mit ihm aber auch Maschinen und baute diese Maschinen selber. Denn stets fand er auch die Leute, die er zur Verwirklichung seiner Ideen brauchte. In Dr. Ing. Edmund *Roser* z. B. einen Mann, der seiner Maschinenfabrik weltweites Ansehen gewann und Groß-Gasmaschinen, Walzwerke und Fördereinrichtungen baute, die Thyssen einen weiten Vorsprung vor seinen Konkurrenten sicherten und seine Werke mit-finanzieren halfen. Die Gewerkschaft Deutscher Kaiser besaß so 1910-14 die größte (Gasmaschinenzentrale der Welt, und Roser baute solche Maschinen so gut, daß sie noch ein halbes Jahrhundert später z. B. klaglos in der Zentrale Terre Rouge der ARBED in Luxemburg liefen und daß auch die der Thyssenhütte selber nie ausfielen. In den zwanziger Jahren wurden bei Thyssen in Mülheim die ersten

000torigen Turbogeneratoren der Welt gebaut, für die damalige Zeit Riesen von 12000 und 22 500 Kilovoltampere. Diese Tradi-

on wurde dann seit 1926 von Siemens-Schuckert fortgesetzt, die den Generatorenbau Thyssen übernahmen, als die Vereinigten Stahlwerke gegründet wurden. Aus dieser Fabrik gingen nicht wenige später berühmte deutsche Hochschul-Professoren hervor und ein Stamm von Meistern und Facharbeitern, die die gesamte deutsche Wirtschaft befruchteten.

Nicht anders war es in den übrigen Betrieben August Thyssens. 1) er war, wie vor ihm Harkort, nicht nur ein großer Anreger, sondern auch ein hervorragender Ausbilder, sein Unternehmen eine Pflanzstätte von Könnern, wie es nur wenige gab. Denn Thyssen

wußte stets, was schließlich auch die Sieger einsehen mußten: Die *Menschen* des Ruhrreviers sind das Entscheidende.

Man konnte Deutschlands Stahlkapazität aufteilen, fünf Millionen Tonnen - wie Außenminister Bidault das forderte - nach Lothringen »verlagern« und 3 Millionen nach Luxemburg und 10 Millionen nach England. Aber wo sollten diese Länder genügend Fachkräfte hernehmen? Heute werden regelmäßig 400 verschiedene Stahlsorten erzeugt, und jede erfordert besonderes Wissen und besondere Erfahrung. Da müssen in einem Hüttenlabor wie dem der ATH monatlich 85000 chemische Analysen durchgeführt werden. Aber da werden auch Schmelzer gebraucht, die auf Grund des Kristallbildes mit freiem Auge auf ein zweihundertstel Prozent genau den Kohlenstoffgehalt des Stahls schätzen und an der brüllenden Bessemerflamme sehen, wann mit dem Luftenblasen aufgehört werden muß. Daß der Schmelzvorgang in einem Siemens-Martin-Ofen richtig verläuft, hängt von dessen Konstruktion ab. Aber ebenso vom kritischen Blick und der Sorgfalt des Oberschmelzers und von der richtigen Beschickung: von den Schrotteinkäufern, den Hochofenleuten oder den Gebläsewarten. Da werden zudem in einem Stahlwerk Leute gebraucht, die eine Schaufel voll Dolomit sieben Meter weit durch eine enge Ofentür genau dorthin werfen, wo sie hingehört. Und Kranführer, die zoo Tonnen geschmolzenen Stahls, ohne einen Tropfen zu verschütten, zu einer Gußform bringen, deren Öffnung nicht größer als ein Hut ist. Und die wie die Kokillengießer der SM-Werke den flüssigen Stahl genau in die Mitte der Gußform fließen lassen, denn bei seitlichem Verlauf taugt der erkaltete Block nicht.

Bis 140 Kokillen werden pro Schicht gegossen. Und wie der Gießer die Hitze des flüssigen Stahls aushalten muß, so die Anstrengung, die das Bedienen des 40 Kilo schweren Hebels bedeutet, der den Stopfen der Pfanne bewegt. Einer Pfanne, die 300 Tonnen eines Metalls enthält, das auf 1700 Grad gebracht wurde, und von dem jeder Tropfen lebensgefährlich werden kann.

Schon Stahl zu erzeugen, ist also keine Kleinigkeit. Aber aus einem glühenden Stahlblock von 50 Tonnen eine Kurbelwelle zu schmieden, noch etwas ganz anderes. Und von der Geschicklichkeit des Schmiedemeisters hängen da nicht nur die Millionenwerte riesiger Schiffe ab, sondern nicht minder das Leben der Besatzungen und Passagiere, denn während eines Sturmes bedeutet ein Kurbelwellenbruch den Untergang des Fahrzeuges.

Blech entsteht heute scheinbar »von alleine«. Aber schon die zwei Leute, die hintereinander auf der Steuerbühne einer Blockstraße sitzen, müssen über Fingerspitzengefühl ebenso wie über großes

f
)

technisches Können verfügen, denn sie kontrollieren nicht nur eine Apparatur, sondern *lenken* durch ihren Fingerdruck das Walzgerüst. Der Schweiß steht ihnen auf der Stirn durch die Nervenanspannung, die das bedeutet. Breitbandstraßen arbeiten heute mit 600 Meter in der Minute, Automobilblech wird schneller gewalzt als ein Mensch laufen kann. Aber das Stahlband darf weder Druck noch Zug ausgesetzt werden. Die Geschwindigkeit der verschiedenen Walzgerüste muß genau aufeinander abgestimmt werden, und auch das ist höchstqualifizierte Facharbeit, die mit Geld alleine nicht zu kaufen ist.

Und so war es beim Stahl wie bei der Kohle gewesen: Wenn die Sieger nicht alles zerstören wollten; wenn es hier nicht einen einzigen, riesigen Friedhof geben sollte, an dem früher oder später ganz Europa zugrunde gehen mußte, so blieb nur, den ständigen Wechselwirkungen freien Lauf zu lassen:

Die Montanindustrie riß durch ihr Wiederhochkommen Dutzende anderer Wirtschaftszweige mit. Und die sie. Denn auf jeden Arbeiter der Hüttenindustrie entfallen acht bis zehn Arbeitskräfte in der Eisen- und Stahlverarbeitung. Jede Million Tonnen Rohstahl bedeutet Arbeit für etwa hunderttausend »Veredler«; dem deutschen Wirtschaftsverband Eisen-, Blech- und Metallverarbeitung gehören heute über dreieinhalbtausend Unternehmen an: Ohne Stahl wären die nicht. Und ohne deren Käufe könnte kein Stahlwerk existieren.

Und welcher Stahl auf welche Weise weiterverarbeitet wird, davon hängt die Handelsbilanz und die Lebenshaltung von Millionen ab, denn (der Düsseldorfer Beratungsstelle für Stahlverwendung zufolge) wird heute direkt und indirekt die Hälfte der deutschen Rohstahlerzeugung ausgeführt, 1964 z. B. über 19 Millionen Tonnen, davon etwa drei Zehntel der Gesamterzeugung unmittelbar, ein Fünftel verarbeitet: Mengenmäßig gingen z. B. 65% aller auf deutschen Werften gebauten Schiffe ins Ausland; 47% aller Fahrzeuge; 35%, der Rohrproduktion und 100% aller Maschinen. Auf das Zusammenspiel der Kräfte kommt es an. Und das muß organisiert werden. Das setzt das Erfassen der vielfältigen Wirtschaftszweigungen voraus und ein klares Ziel. Und das hatte August Thyssen stets. Im November 1918, als Deutschland den Waffenstillstand annahm, sagte er: »Wenn uns die Rettung kommen soll, so kann sie nur aus uns selber kommen. Und diese Rettung kann nur in der Arbeit liegen!« Und er organisierte die Arbeit so, daß Versailles überwunden wurde und die Inflation und (1er geistige Zusammenbruch.

Thyssen war damals 76 Jahre alt. Ein kleiner, untersetzter Mann

im schwarzen Rock des Vorarbeiters und mit einem altmodischen Werkmeister-Plaströschchen um den dicken Hals, der - mit Ausnahme des Eisernen Kreuzes am weißen Band - alle Auszeichnungen und jede Standeserhebung abgelehnt hatte. Er fuhr mit der Bahn von Mülheim nach Kettwig bis zur Brücke, und zwar in der vierten Klasse »weil es eine fünfte nicht gibt«. Da wartete mit einem Einspanner der Kutscher Anton, der zugleich Thyssens Diener und der einzige Helfer von Fräulein Else war, der Wirtschafterin auf Schloß Landsberg. Oben in seinem Zimmer ging der »Alte« dann auf und ab und dachte nach. Und dachte stets nur an die Zukunft, nie an all das, was er in Lothringen und im Ausland aufgebaut hatte. Thyssen besaß Erzgruben im Kaukasus, in Marokko, in der Normandie und in Lothringen, hatte da 1910-14 als damals modernste der Welt die Hütte Hagendingen bei Diedenhofen geschaffen, um alle Leerfrachten zu vermeiden, die Waggonen, die seiner Hütte am Rhein Minette zuführten, mit Koks beladen zurück nach Lothringen zu schicken. Thyssen hatte auch hier einen idealen »Verbund« organisiert, und er war auch der erste, der ans Meer ging, um Erzfracht zu sparen. Er erschloß nicht nur die tief unter dem Meeresspiegel liegenden und so »unmöglich« zu nutzenden Erzvorkommen der Normandie, baute da elektrische Bahnen und im Hafen Cherbourg eine 60 Meter lange Erzverladerampe, sondern errichtete auch bei Can ein Hüttenwerk, dessen erster Hochofen die für damalige Begriffe sensationelle Tagesleistung von 400 Tonnen hatte.

All das ging durch den Ersten Weltkrieg verloren. Aber Thyssens Basis war stets das Werk am Rhein gewesen, und wenn sein Vermögen 1914 um ein Viertel höher als das von Bertha Krupp geschätzt wurde, so betrug es bei seinem Tod im Jahre 1926 mindestens 800 Millionen Goldmark.

Thyssen hatte jedoch Deutschland noch ungleich reicher gemacht als sich selber. Denn wenn er auch niemals in seinem Leben mehr als 20 Pfennig Trinkgeld gab, für technische Neuerungen riskierte er halsstarrig-kühn Millionen. Der Mann, der aussah wie ein wenig begüterter Kleinbürger, war einer der schöpferischsten Unternehmer aller Zeiten, einer der großzügigsten Industriepianer der Welt und einer der Hauptbegründer der deutschen Wirtschaftsgeltung, einer alle Krisen und Kriege überdauernden Geltung. Denn er dachte, wie Duisberg, in Generationen. Gab das Tempo an, zwang seine Konkurrenten, seine technischen und organisatorischen Errungenschaften zu übernehmen. Er war ein Einzelgänger gewesen. Aber er sah die Wandlung, die schon der Erste Weltkrieg bedeutete, unterstützte Albert Vögler und schloß

sich den Vereinigten Stahlwerken an, die schließlich über 27 Förderanlagen, 27 Stahlwerke und 20 Kokereien verfügten.

Was August Thyssen hinterließ, war aber keineswegs nur ein materielles Fundament für den Wiederaufbau nach 1945 und nicht nur ein Ingenieur- und Facharbeiterstamm, wie es ihn kaum ein zweites Mal in Europa gab. Sondern das war vor allem sein weiterwirkendes Beispiel. Denn was geschaffen *wurde*, beweist, was geschaffen werden *kann*. Und was waren die Siegerbehinderungen im Vergleich zu den Naturgewalten, die August Thyssen überwunden hatte?

Vorerst allerdings schien es, als ob die Niederlage von 1945 niemals überwunden werden könne. Und gerade weil er so viele »Firsts« aufzuweisen hatte, wurde Thyssens Konzern natürlich ganz besonders hart angepackt: Von den fünf Millionen Tonnen Rohstahlkapazität, die in Deutschland als »überschüssig« beseitigt werden sollten, entfielen, wie gesagt, vier auf die Thyssengruppe. Und bis 1950 wurde hier so rücksichtslos zerstört, daß sieben Zehntel der 117 000 Tonnen Demontagegut Schrott waren. Da gab es hier schließlich 425 000 Kubikmeter Trümmerschutt, obwohl die ATH niemals Kriegsmaterial herstellte, 1945 nichts anderes waltete als seit Jahrzehnten: Eisenbahnschienen vor allem, von denen bis zu 40000 Tonnen monatlich erzeugt wurden und für die die Hütte der Hauptlieferant der Reichsbahn war. Dazu kam anderes Eisenbahn-Oberbaumaterial, Form- und Stabstahl und hochwertige Feibleche. Und das hier erzeugte Transformatorblech deckte acht Zehntel des deutschen Gesamtbedarfes; der Ausfall bedeutete für die Elektroindustrie wie für die deutsche Stromerzeugung eine Katastrophe.

Im Krieg lief die Produktion der August-Thyssen-Hütte weiter, obwohl aus den vier Luftangriffen des Jahres 1940 schließlich 33 geworden waren, beim Großangriff des 13. und 14. Oktober 1944 abgeschossene Flugzeuge auf die Hochofenanlagen und den Schrottplatz fielen. Aber erst am 22. Januar 1945 kam der Betrieb zum Erliegen. Und nun begann das nervenaufreibende Schwanken zwischen Hoffnung und Verzweiflung: Als die Hütte im März 1945 von den Amerikanern besetzt wurde, verboten sie jegliche Aufräumarbeit. Die Engländer aber befahlen am 3. Mai die »Wiederherrichtung der Anlagen«. Erteilten am 19. August und erneut am 30. September die Erlaubnis zum Betrieb des Feiblech-Walzwerkes, und elf Monate lang schien alles gutzugehen. Aber am 2. Oktober 1946 wurde der »Permit« ohne Begründung iurückgezogen und die Stromzufuhr gesperrt.

Rechts am 14. September 1945 hatte die Militärregierung der

Handelskammer Duisburg und dem Arbeitsamt Hamborn mitgeteilt, die Totaldemontage der Thyssen-Hütte sei beschlossen. Aber erst am 8. November 1946 ging in Hamborn eine vom iz. August datierte Anordnung der Militärregierung ein, binnen vierzehn Tagen eine Gesamtinventur des Werkes vorzunehmen und in sechs Exemplaren einzureichen. Wie alle deutschen Stahlwerke hatte die ATH längst den »Military Security Questionnaire« ausgefüllt, der 82 Seiten mit 1 200 Fragen umfaßte, dem mehr als 100 Zeichnungen beigelegt werden mußten und der in 16 Exemplaren einzureichen war. Aber eine Gesamtinventur binnen 14 Tagen? 120 technische und kaufmännische Angestellte arbeiteten buchstäblich Tag und Nacht und brauchten doch 14 Monate, denn die Liste umfaßte 55 000 Einzelpositionen auf 1250 Doppelbogen, der Inventurbericht wog 16 Zentner und mußte im März 1948 mit einem Lieferwagen nach Düsseldorf gebracht werden.

Und der Bericht diente nun dazu, jede Rohrleitung und jeden Schalter und jede kleinste Hilfsmaschine im Werk zu numerieren, den Abtransport vorzubereiten. Abtransportiert wurde, wie geschildert, wenig, um so mehr zerstört. Die Werksleitung schien außerstande, irgend etwas dagegen zu tun. Aber wie aussichtslos das auch schien, sie kämpfte um jeden einzelnen Inventurposten. Sie rettete nicht nur das Kraftwerk und den Hafen Schwelgern, den die Sieger selber brauchten, sie rettete auch hier eine Maschine und da einen Nebenbetrieb und gewann vor allem Zeit. Und die Zeit schien für Deutschland zu arbeiten, denn im Frühjahr 1948 wurde ja durch die Berlinblockade der Bruch zwischen der Sowjet-Union und den Westalliierten offenbar.

Aber im Sommer 1948 zog eine neue Demontagekommission in das Verwaltungsgebäude der ATH und forderte vom Arbeitsamt Hamborn 800 Leute zusätzlich an. Da gab es im Frühjahr 1949 die Dreimächteverhandlungen von Washington, wurden Deutschland angeblich »überaus bedeutende Konzessionen« gemacht, »nicht weniger als 159 Werke von der Demontageliste abgesetzt«. Aber an der Ruhr hieß es: »159 Kanarienvögel wurden freigegeben und acht Elefanten behalten«, denn die Nachfolgesellschaften der Vereinigten Stahlwerke wurden nicht »begnadigt«, hier wurde nur der - rein nominelle - Demontagewert von 445 auf 400 Millionen herabgesetzt. Insgesamt wurde durch die alliierten »Konzessionen« die Kapazität der deutschen Siemens-Martin-Stahlwerke um 1%, die der Walzenstraßen um 3% erhöht.

Unermüdlich kämpften die deutschen Werkleitungen weiter und, wie geschildert, auch mehr und mehr Vernünftige in den Siegerländern. Der 1964 verstorbene Maschinenfabrikant Albert Klingel-

böfer aus Westfield in New Jersey z. B. wurde zum »Schrecken der Senatoren«, ließ denen nun auch nachts keine Ruhe, riß sie aus dem Schlaf im wahrsten Sinn des Wortes. Da wurde es auch immer schwieriger, deutsche Demonteure zu finden, von denen viele ja nur aus bitterster Not diese verfluchte Arbeit übernehmen - und die ihre Schuld oft jahrelang drückte: Ein am 30. April 1957 abgestempelter Brief an die Betriebskrankenkasse der ATH z. B. enthielt einen Fünfzigmarkschein und eine Karte mit den Worten: »50 DM Kindererholung. Erstattung Demontage-Zeit. NN.« Und da war schließlich der Sohn des Werksgründers, Fritz Thyssen, bereit, die Einstellung der Demontage durch Verzicht auf all seine Besitzrechte zu erkaufen.

Fritz Thyssen wurde »der Finanzier Hitlers« genannt. Und bis zum 29. Juni 1934 förderte er die NSDAP, weil er mit ihrer Hilfe die Ideen Othmar Spann's durchzusetzen hoffte, für den er das Düsseldorfer »Institut für Ständewesen« gründete. Sehr bald erkannte er, daß er sich in Hitler getäuscht hatte. Dieser ließ Thyssen seit 1935 durch Heydrich persönlich überwachen; ließ ihn, nachdem Thyssen gegen die Judenverfolgungen protestiert und am 1. September 1939 nach Berlin telegraphiert hatte: »Ich bin ... gegen diesen Krieg, der das Ende Deutschlands bedeutet ...«, ausbürgern und im November 1939 sein Vermögen einziehen. Hitler veranlaßte die Regierung Pöhl, Fritz Thyssen und seine Frau im Dezember 1940 in Cannes zu verhaften. Die beiden wurden zuerst in der Irrenanstalt von Dr. Sinn in Neu-habelsberg festgehalten, kamen dann in verschiedene Gefängnisse und Konzentrationslager und wurden 1945 von den Amerikanern befreit. Aber diese schlepten dann selber Thyssen von einem Lager ins andere.

Während in Hamborn die Fundamentgruben unter den zerfetzten 11 Hallendächern wie Gräberreihen klafften, wurde Fritz Thyssen dann im August 1948 »entnazifiziert«. Und da sagte er seinem Verteidiger, Professor Dr. Ellscheid: »Wenn Sie die Möglichkeit haben, (sic) Totaldemontage der Hütte zu vermeiden und meinen Arbeitern die Arbeitsplätze zu erhalten, dann verzichte ich auf mein gesamtes Vermögen ...«, stelle ich meine gesamte Beteiligung an den Vereinigten Stahlwerken zur Verfügung ...« Die Werksleitung machte daraufhin den Alliierten den Vorschlag, einer Stiftung »Jugendaufbauwerk Europa« die Hütte zu übergeben. Aber darauf wurde nicht eingegangen. Denn nicht auf diesen oder jenen Besitzer kam es ja den Siegern an, sondern auf die Verringerung des deutschen Industriepotentials.

Aber inzwischen war Lord Edward Hobart Seymour's berühmter

Befehl vom 22. Juni 1900 wieder aktuell geworden, sein »Deutsche an die Front!« aus der Zeit des chinesischen Boxeraufstandes. Nun brauchte man die Deutschen gegen die Russen, und so kam es zum »Petersberg-Abkommen« vom 22. November 1949, durch das in sieben westdeutschen Stahlwerken und in elf Betrieben der Kohleveredlung die Demontage eingestellt wurde. Buchstäblich in allerletzter Minute, denn als Generaldirektor Sohl den damaligen technischen Leiter der August-Thyssen-Hütte, Dr. Herrog, im Sommer 1949 fragte, wie lange der Kampf gegen die Demontage noch Sinn habe, das heißt, wann bei fortschreitender Substanz-Zerstörung der Wiederaufbau unmöglich werden würde, da wurde ihm »spätestens November« gesagt.

Und war der nun noch möglich? Wenn auch die Demontage aufhörte, so mußte jeglicher Wiederaufbau nach wie vor von den Alliierten bewilligt werden. Da setzten diese auch nach wie vor die Produktions-Limite fest. Und die ATH bekam nur die Erlaubnis, 600 000 Tonnen Roheisen und 117 000 Tonnen Stahl im Jahr zu erzeugen, was der Beschäftigung von drei der früher acht Hochöfen und zwei von 12 SM-Öfen entsprach. Thomasstahl und Walzprodukte durften nicht erzeugt werden, und so war jede Wirtschaftlichkeitsausgeschlossen. Wie August Thyssen seinerzeit wußte, daß der Gründerboom keine Dauer haben konnte, so wußte nun aber auch Hans-Günther Sohl, daß die Herrschaft der Alliierten keine Dauer haben konnte. Er nahm das Wagnis auf sich, trotz aller Behinderungen die Hütte wieder aufzubauen, begann im Oktober 1952 mit der Produktion, obwohl die damals nicht rentierte.

Und binnen zehn Jahren wurde die Rohstahlerzeugung veracht-facht, der Walzwerkausstoß verzwanzigfacht. Und wurden 1952 für jede Tonne Rohstahl über sechzig Arbeiterstunden gebraucht statt der 1938 nur 12, so waten es 1964 nur mehr sechs: Da war die ATH nicht nur erneut Europas größter Stahlerzeuger, sondern von allen Hüttenwerken auch das am rationellsten arbeitende. Da war die Thyssengruppe mit rund neun Millionen Tonnen Rohstahikapazität das drittgrößte Stahlunternehmen der Welt, beschäftigte sie insgesamt fast 100 000 Menschen. Und da betrug der Umsatz sechs Milliarden Mark, mehr als das Doppelte des höchsten Umsatzes der Vereinigten Stahlwerke.

Und wieder gab die August-Thyssen-Hütte das Tempo an: Deutschlands Hochofen-, Stahl- und Warmwalzwerke setzten nun 18 Milliarden um, zahlten rund 4 Milliarden Löhne und Gehälter. Sie beschäftigten Ende 1964 über eine Viertelmillion Menschen, doppelt so viele wie Ende 1950, aber nicht viel mehr als 1936 für die halbe Rohstahlproduktion gebraucht wurden.

Aber nicht nur die Vorkriegsleistungen waren nun weit über-troffen. Auch die Struktur der deutschen Stahlindustrie war nun eine andere, denn die Schwerindustrie ganz Europas erhielt durch die am 10. Februar 1953 in Kraft getretene Montan-Union ein neues Gesicht. Sie bereitete den Weg für eine friedliche Zu-sammenarbeit, wie sie durch jene siebzehn europäischen Stahlwerke demonstriert wird, die nun gemeinsam eine Erzschnitz- und Groß-Pelletisierungsanlage in Europoort bauen. Zugleich aber ermöglichte die Montan-Union den Firmen der deutschen Schwerindustrie mit ihrem Wiederaufstieg auch die Beteiligung an der Erschließung neuer Erzvorkommen in vielen Entwicklungslän-(em, beispielsweise in Liberia und in Mauretanien, wo deutsche Fachleute inzwischen Vorbildliches geleistet haben. Mauretanien ist seit 1960 eine selbständige »Islamische Republik«. Aber erst durch den Eisenerzabbau und entsprechende Exporte kann dieser junge Staat etwas für seine Landeskinder tun. Hier, wie in vielen anderen Ländern der Erde, geschieht dies heute weitgehend mit deutscher Hilfe.

Aber Walzwerksprodukte allein genügen dazu natürlich nicht. Wie die beste Maschine zu Schrott wird, sobald die Energiezufuhr aufhört, so sind die Naturkräfte nur zu nutzen, wenn es entsprechende Maschinen gibt. Und so gehört die Maschinenindustrie zu den wichtigsten aller Industrien.

Warum sollte natürlich auch die deutsche Maschinenindustrie verschwinden oder derart gelähmt werden, daß sie keine Rolle auf den Weltmärkten mehr spielte. Aber deren Hauptprodukt heißt Fortschritt. Sie war längst für die Welt so unentbehrlich geworden wie Deutschlands Heilmittelfabriken und seine chemische Industrie überhaupt. Auch die Maschinenindustrie mußte am Ende doch von den Siegern toleriert werden - und hilft nun wieder weltweit mit, das Los vieler Millionen Menschen erleichtern, die bisher alleine auf ihre schwachen Muskelkräfte angewiesen waren. Sie schuf die »Eisernen Sklaven«, die Deutschlands hungernden Arbeitern unter die Arme griffen. Und sie schafft sie für Menschen, die gestern selber noch Sklaven waren - auch wenn auf ihren Wertsgebäuden »Libert - Egalité - Fraternité« stand.

28 Deutschlands wichtigstes Erzeugnis: Fortschritt!

WERDEGANG UND WIEDERAUFSTIEG DER DEUTSCHEN MASCHINEN- UND ELEKTRO- INDUSTRIE

Unter Schopfheim steht im Lexikon: »Badische Amtsstadt in schöner Lage im Wiesental, unweit des Eichener Sees, der sich nur zeitweilig mit Wasser füllt. Textil- und Papierindustrie.« Im Juni 1945 lebten hier 4480 Menschen. Dann kam Dr. Ing. Theo *Kriickels* hinzu, und der machte Schopfheim in seiner Branche zu einem Weltbegriff. Der eröffnete in einer Waschküche mit einem Arbeiter und einem Lehrlingen das »Dreistern-Werk«, begann Spezialmaschinen zur Verformung von Metallbändern zu Profilen aller Art zu bauen. Und heute sind seine Profilier- und Trennmaschinen überall in Europa und in Dutzenden Ländern der Welt in Gebrauch, werden Lieferzeiten von 12 Monaten akzeptiert.

Wie es 1945 war, so aber bereits nach den Napoleonischen Kriegen: Da liegt an der Ruhr die westfälische Kleinstadt Wetter. Auf einem Ausläufer des Ardeygebirges wurde eine Burg gebaut, die Ende des 18. Jahrhunderts dem Bergamt der Grafschaft Mark als Amtssitz diente und wo auch der Freiherr vom *Stein* als Oberhergrat wirkte. Als 1800 das Amt nach Essen verlegt wurde, stand die Burg leer und sollte als Kaserne, schließlich als Zuchthaus eingerichtet werden. Aber da mietete sie Friedrich Wilhelm *Harkort* und eröffnete hier mit Hilfe seines Elberfelder Geldgebers, des Pastorensohnes Heinrich Daniel *Kamp* 1819 die »Mechanische Werkstätte Harkort & Co.« - die Wiege der rheinisch-westfälischen Industrie und Keimzelle der DEMAG, der größten Maschinenfabrik Europas und, in ihrer Art, der Welt.

In Harkorten bei Haspe in Westfalen 1793 geboren und auf einem 11 reigt am Rande des Sauerlandes aufgewachsen, zu dem auch vier Hammerwerke gehörten, die Sensen, Messer und Draht herstellten, hatte Harkort die Befreiungskriege mitgemacht, war er zum Hauptmann aufgestiegen und zweimal schwer verwundet worden, erhielt er 1815 das Eisene Kreuz. Aber Harkort wußte schon damals: Wirklich frei ist nur, wer auch wirtschaftlich unabhängig ist. Und er sah, daß das für Deutschland Industrialisierung bedeutete, erklärte schon als Zwanzigjähriger: »Wir müssen Maschinen bauen lernen wie die Engländer. Ohne Maschinen bleiben wir hilflos.« Im Jahre 1815 waren in England bereits über 5000 Dampfmaschinen in Betrieb, in Frankreich etwa 200, in Deutsch-

land aber nur elf. Arbeiteten damals in England nur mehr zwei von 160 Hochöfen mit Holzkohle, so gab es im Westen Deutschlands nur Holzkohle-Eisen, obwohl die Hütten auf der Ruhrkohle standen. Und so wußte Harkort auch, wo er beginnen mußte: bei der maschinellen Ausrüstung des Bergbaus, der ja »die Nahrung der Maschinen« liefert: Auf Burg Wetter entstanden Dampfmaschinen, zuerst von 20 PS, seit 1825 von 120 PS. Da wurde bereits 1820 für die Zeche Peter auf Schlebusch eine Fördermaschine gebaut, die nicht ihresgleichen hatte, folgten Gebläsemaschinen, Dampfhämmer und schließlich Walzwerke. Und »zwischen durch« rüstete Harkort die Elberfelder Textilindustrie mit Webmaschinen aus, »denn das Geld für die Industrialisierung muß ja verdient werden«, und Elberfeld besaß Kunden in aller Welt.

Harkort selber verdiente nie viel. Sein Ruf wuchs, aber nicht minder seine Schulden, denn wie er selber es sagte: »Ich bin von der Natur zum Anregen geschaffen, nicht zum Ausnutzen.« Aber alle Unternehmen, die er gründete, entwickelten sich, auch wenn sie später andere Namen trugen. Harkort begann nicht wie Dr. Krückels mit einem Arbeiter, sondern mit achtzehn. Aber elf davon stammten aus England, Und die hatte er »sozusagen vom Galgen herunterschneiden« müssen, um sie zu bekommen, und denen mußte er den achtfachen des im Rheinland üblichen Lohnes bezahlen. Denn auch in England waren Maschinenbauer damals äußerst rar. Zwar wird allgemein der Beginn der »Industriellen Revolution« mit Watts Dampfmaschinen-Patent datiert. Aber was Watt 1765 baute, war ein Maschinenmodell, wie Arkwrights Spinnstuhl von 1767 ein Prototyp war. Praktisch genutzt werden konnten diese Erfindungen erst, nachdem es 1782 zur Firma Boulton & Watt in Soho bei Birmingham kam, der ersten Dampfmaschinenfabrik der Welt. Und deren Voraussetzung wiederum war der Einsatz von Maschinen zum Maschinenbau. Denn wenn heute Werkzeugmaschinen auch als »selbstverständlich« gelten, die erste Dampfmaschine kam ohne sie zustande, wurde allein mit Hilfe von Hammer, Meißel, Feile und Schmirgel hergestellt, und Watt besaß keine Drehbank, sondern eine Drechselbank ohne Support, die nur zur Holzbearbeitung taugte. Der Zylinder-Rohguß wurde von Hand ausgeschmiegelt, und Watt mußte seine Kolben mit Hanf umwickeln, um die Unregelmäßigkeiten auszugleichen. Erst Watts erster Kunde, John Wilkinson aus Bersham, baute eine Zylinderbohrmaschine. Erst Henry Maudslayi schuf 1794 eine Drehbank, die für die Metallbearbeitung geeignet war, erfand eine Gewindeschneidemaschine, durch die er zum Begründer der

Schraubenindustrie wurde: Bis 1797 war jede einzelne Schraube Handarbeit, wurde sie aus einem Rundeisen gefeilt. Da bekam jede auch ihre eigene Mutter, die auf keine andere paßte.

1 Leute werden in Deutschland rund achtzig Millionen Schrauben täglich hergestellt, mehr als 16 000 pro Minute. Denn in jedem Auto stecken ja z. B. rund 3000, vierhundert bis fünfhundert verschiedene Sorten. Heute dient Fräsen, Drehen, Bohren, Schleifen, Stanzen, Ziehen oder Pressen tagtäglich millionenmal der Herstellung dieses oder jenes unentbehrlichen Gebrauchsgegenstandes, sind ohne Werkzeugmaschinen (die wieder ohne Kraftmaschinen wertlos sind) Uhren so wenig wie Lokomotiven zu produzieren, Pflüge so wenig wie Fahrräder oder Flugzeuge. Da gäbe es ohne Blechbiegemaschinen keine Schiffe, keine Kessel und Rehalter. Da könnten ohne Maschinen, bei denen nicht das Werkstück feststeht und das Werkstück sich dreht wie bei einer Drehbank, sondern die ganze Maschine das Werkstück umkreist, nicht die Trennfugen riesiger Turbinenteile bearbeitet werden, wären Wasserkraftwerke so wenig zu bauen wie Dampfturbinen. Der Wert der auf der Welt hergestellten Werkzeugmaschinen betrug 1964 nur etwa 19 Milliarden DM. Aber sie allein ermöglichten die Herstellung von 2 Millionen Kraftfahrzeugen, die gut 190 Milliarden einbrachten, und bei allem wird heute der Multiplikationsfaktor der Werkzeugmaschinen wirksam. Ganz abgesehen von der Kostensenkung: Werden durch den Einsatz einer Maschine, die 10000 Mark kostet, nur fünf Leute gespart, so heißt das 60 Mark Kapitalzins pro Woche statt mindestens 1800 Mark Löhne.

Und so war die verbesserte Leistung unserer Werkzeuge der wichtigste Fortschrittsfaktor der letzten zwei oder drei Generationen, denn von der Art und der Qualität der Werkzeugmaschinen hängen weitgehend die Gestehungskosten der Industrie ab, damit ihre Konkurrenzfähigkeit auf den Weltmärkten und der Lebensstandard von Lieferanten und Käufern. Erst die Erzeugung von Maschinen mit Hilfe von Maschinen machte zahlreiche Güter für den Massenverbrauch billig genug, und schon Henry Ford wußte auch: Am teuersten kann die Maschine zu stehen kommen, die ein Konkurrent aufstellt. Ford produzierte in drei Schichten, ließ seine Maschinen Tag und Nacht laufen, weil sie so das investierte Kapital am raschesten zurückverdienten. Vor allem aber nicht, weil sie so rasch abgenutzt wurden, so stets weit moderner waren als die seiner Konkurrenten. Als Ford seine Fließband-Produktion aufnahm, galten 15 Jahre als »normale« Abschreibefrist. Er aber setzte als Maximum fünf Jahre fest, hielt seine Leute stets nach besseren Werkzeugen Ausschau zu halten, alles

Neue mit der eigenen Ausrüstung zu vergleichen und diese im Zweifelsfall auf den Schrotthaufen zu werfen. »Denn da ist sie billiger als im Betrieb.«

Wie jede Fabrik muß auch jedes Land, das seinen Platz in der Weltwirtschaft behaupten will, ständig seinen Produktionsapparat dem rapiden technischen Fortschritt anpassen. Und kann das mit Hilfe einer *eigenen* Maschinenindustrie geschehen, so stellt das natürlich einen Vorsprung gegenüber all denjenigen Ländern dar, die den Großteil ihrer Industriearüstung importieren müssen. Autarkie wird hier nicht erstrebt, denn »Spezialitäten« werden vorteilhafter importiert, und Westdeutschland z. B. führte 1964 für ^{3,4} Milliarden DM Maschinen ein. Jede siebente Maschine, die hier läuft, stammt aus dem Ausland, vor allem den USA, Frankreich, Großbritannien und der Schweiz. Frankreich und die Schweiz gehören aber auch zu den besten Kunden der Bundesrepublik, und wie für die die Eigenversorgung essentiell ist, so der Export.

Deutschlands Maschinenindustrie war schon in den Weltkrisen Jahren entscheidend für das Überleben gewesen: 1932 wurden 2% der Produktion exportiert. Und nur ein Zwölftel der 456 Millionen Mark Devisen, die Maschinen 1934 brachten, mußten für ausländische Rohstoffe und Dienstleistungen ausgegeben werden, 92%, waren reiner Devisengewinn. 1964 aber stellten Maschinen nicht weniger als 22,5%, *aller* deutschen Exporterlöse, über 24 Milliarden Mark statt 1936 nur 662 Millionen. Da gingen im Durchschnitt 42% der Gesamt-Maschinenerzeugung ins Ausland, von den Textilmaschinen aber ^{780/0} von Druck- und Papiermaschinen 720/,. Insgesamt wiegt die deutsche Maschinenproduktion nur etwa viereinhalb Millionen Tonnen. Aber jede Tonne bringt durchschnittlich 7500 DM ein und bei Spezialmaschinen ein Vielfaches, während der Walzstahlerlös nur etwa 400 Mark beträgt.

Und zum unmittelbaren Exporterlös kommt der nicht minder wichtige indirekte, denn nur durch die Maschinen, die sie den Textilfabriken, den Chemiewerken, der metallverarbeitenden Industrie liefert, können die ja exportieren. Stets hing die Konjunktur in der Maschinenindustrie von den Exportmöglichkeiten der Gesamtwirtschaft ab, diese Exportmöglichkeiten andererseits von der Leistungsfähigkeit der Maschinenindustrie: 1939 protestierte z. B. England gegen eine Beschränkung der deutschen Strumpfmaschinen-Ausfuhr, denn nur in Deutschland gab es damals Maschinen, die Fuß und Bein gleichzeitig herstellten und je 24 Strümpfe auf einmal, von denen jeder einzelne mehr als eine Million Maschen enthielt. Und immer wieder hatten neue Spezial-

maschinen der sächsischen Strumpfwirkerei ein Weltmonopol verschafft.

Dabei hatte Deutschland seine ersten Maschinen in England gekauft. Aber bereits 1923 war ein deutscher Selbstversorgungsgrad von 9 % erreicht, während der englische nur mehr 88% betrug, und für 1938 lauteten die Zahlen 97,3 ^{und} 730/.. Im Jahre 188 machte Deutschlands Maschinenexport ein Fünftel des britischen aus. 1913 aber führte es auf dem Weltmaschinenmarkt, lieferte es drei Zehntel aller Maschinen, während England nun hinter Deutschland und den USA Nummer drei war. Und vor allem, weil es in der deutschen Maschinenindustrie einen Geist der Kooperation gab, der anderswo fehlte: Der am 15. November 1892 gegründete Verein Deutscher Maschinenbauanstalten z. B. beschloß bereits in seiner zweiten Sitzung, die Erfahrungen all seiner Mitglieder auszutauschen. Er förderte die Spezialisierung der einzelnen Betriebe, steigerte so die Gesamtleistung. Der VDM förderte das technische Schulwesen, trieb das Normenwesen voran und schuf als Vorbedingung jeder echten Rationalisierung Methoden der Selbstkostenberechnung, die bei Dutzenden internationalen Ausschreibungen den deutschen Firmen einen Vorsprung sicherten.

rauschten die deutschen Maschinenfabriken lange, bevor es das anderswo gab, untereinander ihre Erfahrungen aus, so ließen sie (liese aber auch ihren Kunden bereits zu einer Zeit zugutekommen, als englische Firmen auf Anfragen nur Kataloge versandten und es dem Käufer alleine überließen, die für ihn richtige Maschine auszusuchen. Sehr früh schon gab es deutsche »Ingenieur-Kaufleute«, die Waren *und* Kenntnisse anboten.

1) Der erste dieser deutschen Industriearüstungs-Pioniere verkaufte schon vor einem Jahrhundert Dampfplüge in Ägypten, Indien ^{und} Nordamerika - allerdings nicht für deutsche Firmen, sondern (mir John Fowier & Co. in Leeds: Das war Max *Ejith*, dessen 1)ebensbericht »Hinter Pflug und Schraubstock« sehr viel enthält, was auch heute noch für die Entwicklungsländer gilt. Aber bald matten auch deutsche Maschinenhandelsfirmen ihre Leute in aller Welt, und je komplizierter die technischen Einrichtungen werden, desto wichtiger wird fachmännischer Rat. Lange genügte es, wenn Fabrikanten Maschinenausstellungen besuchten. Das indische Hüttenwerk Rourkela z. B. aber wird nicht von ³⁵ deutschen Vertragsfirmen allein gebaut. Diese zogen vielmehr über 3000 Zulieferer heran, die die Auftraggeber nicht einmal dem Namen nach kennen. Mehr und mehr bestimmt das Produkt Art und Anordnung der Maschinen. Bei der Einrichtung einer neuen

Automobilfabrik ist die Kenntnis des Automobilbaus viel wichtiger als die Kenntnis der vorhandenen Maschinentypen. Da richtet heute z. B. die Hamburger Werft H. C. Stülcken & Sohn in fremdem Auftrag Werften in Übersee ein, weil sie als alterfahrener Maschinenkonsument weiß, wie die verschiedenen Werkzeuge am besten aufeinander abgestimmt werden. Und da helfen Maschinen-Handelsfirmen wie Hahn & Kolb in Stuttgart der deutschen Maschinenindustrie längst, sich weltweit durchzusetzen, weil deren Ingenieure nicht nur wissen, was es an Maschinen gibt, sondern auch die Kunst beherrschen, die optimale Mischung von Verfahrenstechniken zustande zu bringen, von der der Produktionserfolg abhängt; sie wissen z. B. besser als der Maschinenhersteller und der Maschinenkäufer, wann es vorteilhafter ist, für einen Artikel 100 Arbeitsstunden mit einer billigeren als 20 mit einer teureren aufzuwenden.

Techniker und Kaufleute wirkten also eng zusammen, um Deutschland seine Stellung auf dem Weltmaschinenmarkt (und natürlich nicht nur hier) zu erobern, aber die Politiker machten sehr bald wieder alle Erfolge zunichte, schon der Erste Weltkrieg warf Deutschland weit zurück, bedeutete Patententeignung wie den Verlust aller Auslandsniederlassungen und des gesamten deutschen Auslandsvermögens. Aber bereits 1927 hatte der deutsche Maschinenbau erneut England und 1931 die USA eingeholt, und im Durchschnitt der Jahre 1927-1931 stellte Deutschland 29¹/₁ aller Maschinen, war es erneut Nummer eins. Und da besaß es nicht nur zahlreiche unübertroffene Neukonstruktionen, sondern da leistete seit 1927 auch ein und dieselbe Maschine ungleich mehr als bisher, wurde dank einer deutschen Erfindung die Leistung des gleichen Maschinenparks vervierfacht - und so auch die wirtschaftliche Strangulierungsabsicht des Versailler Vertrages zunichte gemacht.

Denn der »Morgenthau-Geist« war nicht eine Folge des »Hitlerismus«. Es gab ihn bereits 1919, und so hielt seit Juli 1920 die Kruppsche Gußstahlfabrik in Essen einen neuen Weltrekord: Wie ihre »Halle IX« die größte der Welt war und der 1861 von Alfred Krupp in Betrieb genommene Dampfhammer »Fritz« nicht seinesgleichen hatte, so gab es nun nirgendwo auf der Erde ein leistungsfähigeres Fallwerk. Aus der Höhe eines zehnstöckigen Hauses fiel da eine drei Tonnen schwere Gußeisenkugel auf Drehbankfundamente und andere superschwere Maschinenteile. Auf insgesamt 9736 Maschinen oder ⁴⁴⁰/₁₀₀, des Gesamtbestandes der Firma Krupp, die so bis 1926 in ⁵³/₁₀₀ Millionen Kilo Schrott verwandelt wurden.

Dieses Fallwerk war auf Befehl einer seit dem 20. Mai 1920 in Essen residierenden französischen Kontrollkommission errichtet worden. Sie sorgte auch dafür, daß 800000 Werkzeuge zerstört und 2 000 Kubikmeter Mauerwerk bei Krupp eingerissen wurden. Zwar stammte 1913 nur ein Fünftel des Umsatzes aus der Rüstungsproduktion (und mehr als ²⁴⁰/₁₀₀, waren es in der gesamten Geschichte der Firma ohnehin nie); zwar zerschmetterte das Fallwerk keineswegs nur Maschinen, die zum Kanonenrohrbohren oder zum Granatendrehen verwendet worden waren. Aber schon nach dem Ersten Weltkrieg sollte ja die deutsche Industrie - und nicht nur die deutsche Rüstungskapazität - getroffen werden, und das schien schon damals durch nichts besser erreichbar als durch Maschinenzerstörungen.

Und 1926 sah es so aus, als sei dieses Ziel erreicht. Denn der im Juni 1919 in Kraft getretene Vertrag von Versailles schrieb die Vernichtung »aller zur Erzeugung von Kriegsmaterial geeigneter deutscher Maschinen« vor - und welche Maschine ist nicht mittelbar oder unmittelbar für kriegerische Zwecke ebenso einzusetzen wie für friedliche? Die überall in Deutschland tätigen alliierten Kontrollkommissionen sorgten dafür, daß gründlich zerstört wurde, und so schien, was sie schließlich ihren Generalstäben berichteten, beruhigend: Deutschlands Werkzeugmaschinenbestand war nun so gering, daß eine Umgehung der Versailles-Vorschriften materiell unmöglich war. Und ehe genug neue Drehbänke und Fräsmaschinen und Pressen gebaut waren

Aber es ging den Siegern nach dem Ersten Weltkrieg, wie es ihnen nach dem Zweiten ging: Sie unterschätzten die deutschen Erfinder und die Zähigkeit der deutschen Unternehmer. Krupp revanchierte sich: Während das Fallwerk die Wände der »Chemisch-Physikalischen Versuchsanstalt« erzittern ließ, die sich aus dem bereits 1864 gegründeten Krupp-Laboratorium entwickelte, arbeitete da der Ingenieur Schröter mit seinen Leuten an scheinbar so weltfremden Dingen wie der Sinterung von mit Kohlenstoff gesättigtem Monowolfram-Karbid. Da wurde die Pulver-Metallurgie begründet, die erstmals das Sintern - das Erhitzen kinkörnigen Materials bis zum Verkleben der Teilchen, nicht aber dem Schmelzen oder der chemischen Veränderung, die seit Jahrtausenden der Keramik dient - zum Schaffen völlig neuartiger metallischer Werkstoffe verwendet.

1 leute sind diese aus der Technik nicht mehr wegzudenken. Da bestehen nicht nur Glühlampen-Leuchtdrähte oder Heizspiralen aus Sinter-Metall, sondern auch Spinn- und Ziehdüsen, Kolbenringe, Dauermagnete, Gleichrichter- und Röntgenröhrenteile und

tausenderlei anderes. Aber unzählige Schwierigkeiten mußten überwunden werden, ehe es so weit war, schon das Metallpulver z. B. kann nur unter dem Schutzmantel inerter Gase hergestellt werden, weil sonst die elektrische Aufladung zu Initialzündungen und schweren Staubexplosionen führt. Und ehe Hartmetalle nicht nur gesintert, sondern zu Werkzeugschneiden geformt waren, vergingen acht Jahre harter Arbeit. Aber Schröter gelang es, Monowolfram-Karbid durch Hinzufügen von Kobalt so fest zu machen, daß es Stahl wie Butter schnitt. Schon 1923 wurde für dieses erste aller gesinterten Hartmetalle ein Patent erteilt, und drei Jahre später waren auch die technischen Schwierigkeiten der Großfabrikation überwunden, kam WIDIA auf den Markt.

Krupp nannte das neue Metall WIDTA, weil es »wie Diamant« schneidet. Und machte damit alle Berechnungen der Sieger zunichte, revolutionierte die Bearbeitungstechnik und schuf eine der Voraussetzungen der modernen Massenfabrikation, denn WIDIA ermöglichte viermal so hohe Schnittgeschwindigkeiten wie bisher, durch nur 30 Gramm einer neuen Schneidfläche an den Werkzeugen leistete nun ein Arbeiter an einer Maschine, was bisher vier an vier Maschinen zu produzieren vermochten.

Zu Beginn unseres Jahrhunderts lag z. B. beim Drehen einer Stahlwelle die Schnittgeschwindigkeit bei etwa acht Metern pro Minute. Durch Schnelldrehstähle, wie sie vor allem Winslow Tylor und Maunsel White entwickelten, stieg sie auf z. B. 35 Meter und 1903 durch den »Rapid-Stahl« R. A. Hadfields auf durchschnittlich 50. Nun aber waren 100 bis 150 Meter möglich, und heute sind es bei Stahl bis 350 und bei Leichtmetallen bis 1400 Meter pro Minute: Die Werkzeuge rasen mit 84 Stundenkilometern - der Geschwindigkeit eines Expresszuges - durch das Material. Und das war ebenso eine Voraussetzung der modernen Massenerzeugung wie die Werkzeugmaschinen selber.

Was 1945 natürlich auch die Sieger wußten. Und so begnügten sie sich diesmal nicht mit Maschinenzerstörungen und dem »Entnehmen« von mehr als 300000 Werkzeugmaschinen. Da unterbanden sie offen und versteckt den Maschinenbau überhaupt. Vier Zehntel aller deutschen Maschinenbauanstalten lagen in der Ostzone oder in Berlin. Und die wurden - wie die Berliner - von den Russen total ausgeräumt, oder sie wurden »Volkseigene Betriebe«. In den Westzonen hatten Kriegszerstörungen die Kapazität nur um ein Zehntel verringert, und die war 1945 weit größer als 1938. Wohl hatte es abenteuerliche Maschinenwanderungen und Fabriksumzüge in Höhlen, Dorfschulen und Tanzsäle gegeben, nie aber Mangel an Werkzeugmaschinen, denn deren Zahl stieg 1935-43

von 1,24 auf 2,1 Millionen (während die Experten des britischen Ministeriums für wirtschaftliche Kriegführung nur mit 981 000 rechneten). Und auch 1943 wurden noch neun Zehntel der deutschen Gesamtindustrieproduktion in der ersten Schicht gewonnen, nur 7%, durch eine zweite und nur 3 1/2%, durch eine dritte.

Aber nun standen allein in der Bizone 680 Maschinenfabriken auf der Demontageliste. Und da sah der »Industrieplan« vom März 1946 einen Gesamtwert der deutschen Werkzeugmaschinen-erzeugung von 74 Millionen Mark vor, während 1936 der Erlös 645 Millionen betragen hatte: Deutschlands Werkzeugmaschinen-Produktion wurde auf ein Neuntel des Vorkriegswertes beschränkt. Und zahlreiche Maschinen durften überhaupt nicht mehr erzeugt werden, viele lebenswichtige in lächerlich geringen Mengen. Zu den offenen Verboten kamen die versteckten Fesseln: Da sah der »revidierte« Industrieplan z. B. 10,7 Millionen Tonnen deutscher Rohstahlkapazität vor, 72% der Erzeugung von 1936 und fast doppelt soviel als ursprünglich erlaubt war. Und viele Deutsche sagten sich: »Wir kommen doch wieder hoch!« Aber die wußten nicht, wie viele Sorten Stahl es gibt und daß z. B. das Werk Krefeld der Deutschen Edelstahlwerke AG wie deren Betriebe in Bochum und Hannover nach wie vor auf der Demontageliste standen; daß sich das Krupp-Edelstahlwerk Essen-Borbeck längst in der Sowjetunion befand und es so keine Firma in Deutschland mehr gab, die Werkzeug- und Schnelldrehstähle erzeugte. Daß also auch die erlaubten Werkzeugmaschinen nur mit importierten Werkzeugen zu benutzen waren.

Da war zuerst der Bau aller »schweren Maschinen« auf eine Kapazität von 432 Millionen Mark oder 31% des Volumens von 1936 gedrosselt worden. 1947 wurde dann eine Kapazität dieses Industriezweiges von 80% der Erzeugung von 1936 zugestanden. Aber gleichzeitig wurde von den Alliierten »neu klassifiziert«: Nun wurden z. B. alle Pumpen, selbst Hauswasserpumpen, als »schwere Maschinen« deklariert. Da gehörten zu denen nun alle Kompressoren, auch die im Straßenbau unentbehrlichen Klein-Aggregate. Da fiel der gesamte Motorenbau einschließlich der Kleinmotoren unter diese Beschränkung. Und mit diesen vier Fünfteln von 1936 sollte auch der Bedarf an Hütten- und Walzwerkseinrichtungen gedeckt werden und der gesamte Bergbaubedarf. Allein der Sofortbedarf des Bergbaus an schweren Maschinen überstieg drei Milliarden Mark. Das Gesamt-Volumen des Schwermaschinenbaus aber sollte auch dem »revidierten« Industrieplan zufolge 500 Millionen nicht übersteigen. Diesmal schien also endgültig jedes Wiederhochkommen unmöglich. Zu den

Verboten kam der Materialmangel. Kupfer und Zinn gab es ja so wenig wie Chrom oder Nickel, keine Maschine konnte ordentlich lackiert und nicht einmal verpackt werden, denn Ölpapier war so wenig aufzutreiben wie Kistenholz.

Dennoch aber ist heute der Maschinenbau, was Beschäftigtenzahl, Umsatz und Exporterlös angeht, wiederum der bei weitem wichtigste Industriezweig Deutschlands. Da beschäftigen die rund 5 200 Maschinenbauanstalten der Bundesrepublik über eine Million Menschen oder jeden achten industriell Tätigen. Da setzen sie etwa die Hälfte mehr um als die gesamte Landwirtschaft, das mehr als Fünffache des Kohlenbergbaus. Und da waren das 1964 pro Beschäftigten über 35 000 DM statt der 1952 erst 17340- und der 6900 des Boom-Jahres 1929.

Die deutsche Maschinen-Ausfuhr hatte im schlechtesten Vorkriegs-Jahr – 1933 – 439 Millionen Mark gebracht. 1947 waren es 14,7 Millionen. 1948 immer erst 12,6 Millionen. 1949 schließlich 406 Millionen. Heute aber sind es fünfunddreißigmal soviel. Da ist Deutschland nach den USA wieder der potenteste Industrie-Ausrüster der Welt. Und das vor allem durch den Ruf, den Deutschlands Maschinen sich erworben hatten. Denn Deutschland führte schon vor 1913 und vor 1939 in der Maschinenausfuhr der Welt, und es besaß so mehr zufriedene Kunden als irgendwer sonst. Und weil für viele dieser Kunden die deutsche Maschinenindustrie genauso lebenswichtig war wie für Deutschland selber, sie deutsche Maschinen ebenso haben mußten wie deutsche Kohle.

Pro Kopf der Bevölkerung werden heute z. B. in Nordrhein-Westfalen (das auf diesem Gebiet führt) für etwa 1600 DM Maschinen erzeugt, in Baden-Württemberg (das an zweiter Stelle steht) für etwa 1200 DM. 1946 aber kam auf den Kopf der Westzonen-Bevölkerung eine Maschinenproduktion von 40 Mark. Exportiert werden konnte nur für 9 Millionen Mark statt für rund 900 Millionen im Jahre 1938, und so bekam Holland, einer der Hauptkunden, für ganze 748 000 Mark deutsche Maschinen, die Schweiz für 310 000 RM. Dadurch waren die Niederlande und die Schweiz ebenso vom Ruin bedroht wie wir, denn Maschinenfabriken sind nicht über Nacht zu errichten. Sie erfordern nicht nur sehr viel Kapital und sehr viel Erfahrung; nicht nur hervorragende Facharbeiter und Konstrukteure, sondern auch ein Zusammenspiel der Kräfte, das nur in Generationen zustande zu bringen ist. Von den 449 deutschen Maschinenfabriken haben nur 150 mehr als tausend Arbeiter. Der größte Betrieb ist die DEMAG. Aber deren Anteil am Gesamtumsatz der deutschen

Maschinenindustrie beträgt knapp 4%, und ihre Kran-Abteilung z. B. konkurriert mit 40 größeren und 200 mittleren und kleinen Firmen, die Bergbaumaschinen-Abteilung mit 50 anderen. Und so hätten nicht einige Dutzend, sondern Tausende neuer Firmen gegründet werden müssen, um den Ausfall des deutschen Maschinenexports wettzumachen. Und jede dieser neuen Firmen hätte Fehler begangen, die die deutschen Fabriken schon vor Generationen machten, für die sie teures Lehrgeld bezahlten. Und durch die sie gelernt hatten, was nur Erfahrung lehrt und in keiner Patentschrift steht.

Die Kundschaft wußte das auch. Wer einen neuen Mitarbeiter einstellt, verlangt »Referenzen«, will wissen, ob und wie er sich anderswo bewährte. Und wer Millionenaufträge erteilt, tut das erst recht nicht, ohne sich über die Erfahrungen anderer mit dieser oder jener Firma zu informieren, und so hieß es z. B. im März 1955 auch in »Tracks«, der Hauszeitschrift der größten amerikanischen Eisenbahngesellschaft, der Chesapeake & Ohio Railway: »Heutzutage kauft niemand etwas ohne vorherige lange und gründliche Erwägungen, und wenn sich die C & O dazu entschließt, Millionen Dollars für eine einzige Neuanlage wie die Groß-Entladeanlage in Newport News auszugeben, dann sollte es die beste sein!«

Und so bekam die DEMAG den Auftrag, denn seit sie 1887 ihren »Titan«-Kran baute, der 150 Tonnen hob, wurden immer wieder Weltrekorde von ihren Hebezeugen geschlagen. Wie sie bis heute über 40 000 Hafenkräne lieferte und diese überall auf der Welt ohne Beanstandung Dienst tun, so baute sie mehr als 700 große Verladebrücken und als größte Europas die Erzverlade-Einrichtung von Narvik, die heute eine Stundenleistung von 8000 Tonnen hat. Die DEMAG verfügte über die Erfahrungen, die sie beim Bau der Antwerpener Umschlagseinrichtungen gewann – und hatte auch in den USA selber längst bewiesen, was sie konnte: Da gab es in Long Beach in Kalifornien als größten der USA und der Welt einen 112 Meter hohen Schwimmkran der DEMAG, der 350 Tonnen bewältigte, den die US-Navy zwar nicht kaufte, sondern als deutsche Reparation kassierte, der aber nichtsdestoweniger als technisches Meisterwerk anerkannt wurde. Da stand bei der Dow Chemical Co. eine Rohr- und Metallstrangpresse, wie es lange keine zweite gab, eine Presse, die 13200 Tonnen Druck ausübte und ebenso von der DEMAG stammte wie die bereits 1948 als größte der Welt an Sverdrup & Parcel gelieferten Turboverdichter mit einer Ansaugleistung von 100 000 Kubikmetern pro Stunde. Sverdrup & Parcel wiederum

hatten gewußt, daß die DEMAG bereits mehr als 25 000 Verdichter gebaut hatte, ehe sie ihren Auftrag übernahm; Verdichter, die seit Jahrzehnten halfen, Stickstoff aus der Luft zu gewinnen, Gas in riesige Rohrleitungen zu pressen oder Luft in Hochöfen zu blasen.

Und so war die DEMAG eben schließlich doch nicht demontiert worden. Mehr und mehr maßgebende Wirtschaftsführer in den Siegerländern hatten sich gesagt: »Wenn wir unsere deutschen Lieferanten ausschalten, schneiden wir uns ins eigene Fleisch.« Natürlich waren die Konkurrenten der DEMAG oder von Schiess oder all den andern berühmten Maschinenfabrikanten Deutschlands an deren Verschwinden interessiert. Aber ernst zu nehmende Konkurrenten gab es nur sehr wenige. Potente Kunden viele hundert Mal mehr. Und so wurden die Fesseln gelockert: nach und nach die Produktionsbeschränkungen aufgehoben und die Demontagepläne nicht voll zu Ende geführt. Dennoch waren die von Firmen wie der DEMAG zu überwindenden Schwierigkeiten enorm - und glückliche Zufälle spielten auch da eine Rolle.

Die DEMAG in Duisburg geht, wie erwähnt, auf die »Mechanischen Werkstätten Harkort & Co.« zurück, die 1819 gegründet worden waren. Sie blieben nicht lange alleine, verschiedene Mitarbeiter Harkorts machten sich selbständig, und schließlich erzeugten vier große westdeutsche Maschinenfabriken das gleiche, mußten sie alle vier teure Offerten stellen, während nur eine den Auftrag bekam. Wolfgang *Reuter*, der eine Ur-Enkelin des Harkort-Partners Heinrich Kamp geheiratet hatte und dem seit 1899 die Firma Stuckenholtz in Wetter gehörte, fand das unsinnig. Er brachte 1906 eine Fusion mit der »Märkischen Maschinenbauanstalt« zustande (wie jetzt der ehemalige Harkort-Betrieb hieß) und 1909 eine »Interessengemeinschaft« mit den zwei anderen »Großen« der Maschinenindustrie. Schon ein Jahr später gelang die Verschmelzung zur »Deutschen Maschinenfabrik AG«, der DEMAG, deren Generaldirektor Wolfgang Reuter wurde und die damals 3 116 Leute beschäftigte. Das Kapital betrug 10,5 Millionen Mark. Der Umsatz 22 Millionen.

Wolfgang Reuter hatte schon als junger Mann höchst revolutionäre Konstruktionen durchgesetzt, z. B. die ersten elektrisch angetriebenen Walzwerke gebaut und bereits 1891, als erste der Welt, eine Feinblechstraße. Aber er war nicht nur ein genialer Konstrukteur, sondern auch ein hervorragender Kaufmann. Er machte die DEMAG zur Weltfirma und überwand die Verluste des Ersten Weltkrieges und die Weltkrisenjahre durch Lieferun-

gen in die Sowjetunion, die 1930-32 gut acht Zehntel der Gesamtexporte ausmachten. Reuter gelang es aber auch, 180 Kräne auf einmal nach Buenos Aires zu liefern. 1930-32 das ISCOR-Stahlwerk in Pretoria zu errichten, das erste Stahlwerk Südafrikas. Die DEMAG baute 1935 das technisch einzigartige Schiffsliebewerk Niederfinow am Mittelland-Kanal und 1936 die erste vollkontinuierliche Breitbandstraße Deutschlands in Dinslaken. Da wurde 1935-37 das Stahlwerk Anshan in der Mandschurei gebaut und überall die Konkurrenz nicht durch niedrigere Preise geschlagen, sondern durch technische Neuerungen, die niemand sonst zu bieten hatte und die nun die Hauptabteilung Hüttenbau entwickelte, deren Chef Wolfgang Reuters Sohn Hans war, der 1940 auch die Gesamtleitung der Firma übernahm.

Und die stellte auch im Zweiten Weltkrieg keine Panzer, Kanonen und Granaten her, denn Bergbaumaschinen, Hüttenwerksanlagen und Brücken wurden ebenso dringend gebraucht. Aber daß die DEMAG keine Rüstungsfirma war, konnte sie vorerst nicht beweisen, denn 40 große Kisten mit Konstruktionszeichnungen waren bombensicher in der Zeche Neuenkamp untergebracht worden, der Schacht lag still, und die Kisten konnten so nicht zutage gebracht werden. Was für die CIC-Leute nur ein Beweis mehr dafür war, daß die DEMAG-Konstrukteure Geheimwaffen entworfen hatten. Und was sie so erpicht darauf machte, weitere »Kriegsverbrecher«-Verhaftungen vorzunehmen, daß sie selber in die Grube einfuhren und das Material sicherten. Dennoch blieb die DEMAG natürlich auf der Demontage-Liste, und der Fund inderte auch nichts an ihrer »Insel-Lage«: Das Duisburger Werk war trotz zahlreicher Bombardierungen weitgehend arbeitsfähig. Aber alle Rhein- und Ruhrbrücken waren vernichtet, die Notstege nur für Fußgänger zu benutzen, und was das Werk eventuell erzeugte, konnte nicht abtransportiert werden.

A her da lag DEMAG-Brückenbaumaterial in Bodenwerder an (kr Mittelweser. Zwar sind es von Duisburg nach Bodenwerder 110 Kilometer. Aber wenn Toussaint es versuchte? Der DEMAG-Ingenieur *Toussaint* war Verbindungsmann zur Wehrmacht gewesen. Er besaß ein Dienstmotorrad. 1. hatte das gut genug versteckt und sich auch einen Treibstoffverrat geschaffen, indem er die leeren, überall in den Straßengräben herumliegenden britischen und amerikanischen Spritkanister kippte. Und Toussaint fuhr. Kam wie durch ein Wunder nach Bodenwerder und zum britischen Kommandeur. Und wie mangelnde Sprachkenntnisse später (auf welche Weise wird noch berichtet werden) zur Absetzung des Wirtschaftsdirektors Seniler

und so zu Erhards Marktwirtschaft führten, so wirkten sich hier die mangelnden Englisch-Kenntnisse Toussaints und die ebenso mangelhaften Deutsch-Kenntnisse des britischen Offiziers segensreich aus. Sein Dolmetscher war nicht da. Und so glaubte er zu verstehen, daß eine Brücke in Bodenwerder gebaut werden solle, gab deshalb das Material frei, das da lagerte. Die DEMAG »organisierte« neun Waggons und holte mit einer Werkslok das Brückenmaterial ab, bevor der Irrtum festgestellt wurde. So war sie in der Lage, nicht nur ihre Verbindungen mit der Umwelt wiederherzustellen, sondern zwei Schwimm-Krane zur Entrümpelung des Rheins zu bauen. Manches, was die aus dem Wasser hoben, war noch zu gebrauchen. Auch die Ruhrorter Brücke stammte aus Köln; dort wurden 18 Meter der gesprengten Hohenzollern-Brücke abmontiert und in Duisburg neu verwendet.

Das kostete unvorstellbare Mühe, bedeutete aber die Erlaubnis zum Arbeiten, Zeitgewinn und schließlich die Rettung des Werkes. Jeder Schwermaschinenbau blieb der DEMAG untersagt, und maximal 1000 Leute durften in Duisburg beschäftigt werden. Aber da gab es auch das Werk Wetter, und da lagerten fertige Elektro-Hebezüge (von denen bis heute über 300000 verkauft wurden) und eine Menge Einzelteile. Die Züge wurden gegen Werkzeugmaschinen und Material getauscht, und so wurde auch das Werk Benrath wieder in Betrieb genommen.

Jeder Erfolg war ein Trotzdem-Erfolg, wurde immer wieder in Frage gestellt, und noch ein Jahrzehnt mußte mit Klauen und Zähnen um die Existenz gerungen werden, denn der Währungsschnitt verminderte die Bankguthaben der DEMAG von 17 Millionen auf wenig mehr als eine, und hatten 1938 je 25 aktive Mitarbeiter einen DEMAG-Pensionär miterhalten, so kam nun auf je sieben Aktive ein Mann im Ruhestand. Aber inzwischen war auch die Marshallplan-Verwaltung aktiv geworden, und die schenkte Frankreich das Geld zur Errichtung neuer Stahlwerke in Lothringen. Amerika selber konnte die Ausrüstungen nicht liefern, weil der Korea-Krieg inzwischen einen Rüstungs-Boom riesigen Ausmaßes ausgelöst hatte. Und so baute die DEMAG die SOLLAC-Anlagen.

Und diesem ersten großen Nachkriegs-Auftrag folgten bald Dutzende und Hunderte, denn die Auslandskunden der DEMAG hatten immer wieder gewartet, meinten, solch ein Unternehmen könne nicht untergehen und werde sich nun mehr denn je anstrengen. Ein Nachhol-Bedarf von 20 Jahren kam auf die DEMAG zu: 1958 verkaufte sie mehr ans Ausland, als sie 1950 überhaupt

verkaufen konnte. Da wurde zehn Jahre nach der Währungsumstellung binnen einem Monat erzeugt, was 1946/47 während des ganzen Jahres erzeugt werden konnte, und da war 1964 der 1)EMAG-Umsatz mit 1,1 Milliarden DM fünfzigmal so groß wie bei der Gründung der Firma, obwohl nur zehnmal mehr Leute beschäftigt wurden. Denn die Maschinenindustrie ist eine typische Intelligenz-Industrie, und wie generationenlanges Bestehen den Ruf einer Firma festigt, so führt es eine Art Schneeball-Wirkung bei der Ideen-Produktion herbei. Wolfgang Reuter pflegte zu sagen: »Haben zwei Leute je eine Mark und tauschen sie die untereinander aus, so haben beide wiederum nur eine Mark. 1 haben die zwei je eine Idee und tauschen *die* aus, so hat jeder zwei Ideen, und auf Ideen kommt es an und nicht auf Geld!«

Im Duisburger DEMAG-Hochhaus aber, das nicht »Verwaltungsgebäude« sondern »Haus der Konstrukteure« heißt, saßen bereits 1952 (als es bezogen wurde) wiederum 700 Leute mit Ideen, und Leute sind es über 3000 Konstrukteure, die dort ihre Ideen austauschen. Die bekommen ständig Anregungen von den 129 Ingenieur-Büros, die die DEMAG nun im Ausland unterhält, und von den 13 Tochterfirmen, die sie in Belgien, Frankreich, (1er Schweiz und Italien besitzt, in Spanien, Südafrika, Kanada, Australien und Japan, in den USA und Brasilien. An 320 Plätzen ist die Firma jetzt vertreten, und regelmäßig tauschen die DEMAG-Vertreter ihre Ideen aus, nicht anders als die je 20 Werkmeister, die seit 1956 von allen Betrieben für je eine Woche zu den »Meistergesprächen« ins Haus Ahlenberg bei Dortmund entsandt werden. Nicht im Bombenhagel und nicht in der dunkelsten Nachkriegszeit war aufgehört worden, an Neuentwicklungen zu irbeiten. Bei drei Tochtergesellschaften wurden jetzt amerikanische Partner aufgenommen, um die modernsten Konstruktionen zur Verfügung zu haben, bei der Flohr-Otis GmbH, die Aufzüge (tut, bei der Interatom und bei der Kämpfer-Maschinenbau, und 1965 gründete die DEMAG gemeinsam mit der Cie. Française Thomson-Houston die »Demag-Houston-Automation (GmbH«, um Doppelarbeit bei der Automatisierung von Hüttenwerken, des Bergbaus und des Förderwesens zu vermeiden. Die 1)1iMAG besteht nun seit fünf Generationen. Aber sie beschränkte sich nie auf das Erreichte.

Ahnlich war es bei allen deutschen Maschinenbauanstalten. Die ichten heute vollautomatisierte Transferstraßen ein, bauen Maschinen, die Gewinde »spritzen«, bauen Drehbänke, die mit 100 Umdrehungen pro Minute laufen statt der 300, die vor zwei (irnerationen üblich waren. Da gibt es nun Bohr-Automaten,

die Löcher von zwei Hundertstel Millimeter Durchmesser in Hartmetalle oder Edelsteine bohren und deren mit Diamantstaub und 01 betupfter Bohrdrat bis zu 120000 Umdrehungen pro Minute macht. Da gibt es Pressen, deren Druck dem Gewicht von 300 Lokomotiven gleichkommt und die so hoch wie ein vierstöckiges Haus sind. In Düsseldorf werden - als größte der Welt - Langfräsmaschinen gebaut, die selber 800 Tonnen wiegen und, von 144 Elektromotoren mit zusammen 2000 PS angetrieben, Werkstücke bis zu 150 Tonnen Gewicht bewältigen. Diese Maschinen sind 46 Meter lang und 14 Meter hoch und lassen sich mit Hilfe von elf Fernsehkameras von zwei parallel geschalteten Steuerpulten aus bedienen. Solche Riesen baut die Firma Schiess in Düsseldorf. Daß sie wieder bauen konnte, war eine der Voraussetzungen des Wiederaufstiegs der DEMAG wie des deutschen Wiederaufstiegs überhaupt, denn kein Hüttenwerk, kein großes Wasserkraftwerk und keine leistungsfähige Dampfturbine kann ohne Maschinen wie die gebaut werden, die in der 1866 von dem aus Magdeburg stammenden Ingenieur Ernst David Schiess gegründeten Firma entwickelt wurden. Die hielt zahlreiche Weltrekorde - und das heißt, daß Karusell-Drehbänke oder Fräs- und Biegemaschinen, wie sie in Düsseldorf gebaut wurden, nicht auch anderswo gekauft werden konnten. Bereits 1891 stellte Schiess Maschinen aus, die Werkstücke von achteinhalb Meter Länge und dreieinhalb Meter Breite bearbeiteten. Immer größere Stahl-Schmiedestücke wurden gebraucht, und so konnten schließlich auf dem Arbeitstisch der Karusell-Drehbänke von Schiess fünf Autos hintereinander herfahren. 1945 wurde die Schiess AG total demontiert. Es wurden nicht nur die Werkshallen völlig ausgeräumt, sondern auch die Maschinen-Fundamente gesprengt. Heute aber besitzt Schiess die größte klimatisierte Werkshalle der Erde, werden die großen Zahnbearbeitungsmaschinen nun bei Stets gleichbleibender Temperatur und Luftfeuchtigkeit hergestellt und so auch bei Maschinen-Giganten Genauigkeiten erzielt, die geradezu phantastisch wirken. Nur liegt diese neue Halle nicht nahe dem Düsseldorfer Hauptbahnhof wie die alten Werksanlagen, sondern jenseits des Rheins an der Hansa-Allee. Denn diese Firma wurde mit dein Geld wiederaufgebaut, das das kostbare Grundstück im Stadtinnern brachte, die Neuausrüstung durch den Umzug an die Peripherie finanziert. Da erwies sich auch auf diese Art die alte Tradition als lebensrettend. Und so oder so kamen alle altberühmten deutschen Maschinenbauunternehmen wieder hoch. Und da kamen neue hinzu trotz aller

Hemmnisse und Handicaps. Denn das wichtigste Maschinenbauerzeugnis, wie das wichtigste deutsche Erzeugnis überhaupt, heißt Fortschritt.

Statt der 600 Millionen Menschen, die es im Jahre 1900 auf der Erde gab, müssen heute doppelt so viele satt werden. Sehr bald wird es sechs Milliarden Menschen geben - und Menschen mit weit höheren Ansprüchen als denen ihrer Großeltern. Und das zwingt zur Rationalisierung auf allen Gebieten, zwingt nicht nur zur Mechanisierung der Landwirtschaft und intensiver Meeresnutzung, sondern auch zur Nutzung von Rohstoff-Vorkommen, die früher als zu »arm« zur Verwertung galten.

Und so baut die DEMAG seit 1957 Niederschachtöfen für ihr Schwelverhüttungsverfahren, Drehrohr- und Elektroöfen, die die wirtschaftliche Erzeugung von Roheisen auch dann ermöglichen, wenn Erze und Brennstoffe nicht die früher als Minimum geltenden Qualitäten besitzen. Da gibt es nun das Strang-Gießverfahren, das den Blockwalzvorgang erspart, und wie im Hüttenwesen heißt es überall »mehr, besser und billiger produzieren«, bemühen sich Tausende und aber Tausende deutscher Ingenieure Fortschritte zu erarbeiten, die Deutschland, zugleich aber auch der ganzen Welt Gewinn bringen, stellt Mannesmann z. B. längst nicht nur mehr Rohre her, ohne die die Erdöl-, die Gas- oder die Wasserversorgung undenkbar wäre, sondern baut auch schlüsselfertige Meerwasser-Entsalzungsanlagen.

Seit ihrem Bestehen lieferte allein die DEMAG über achtzehnhundert Walzwerke, errichtete sie Hochöfen und Stahlwerke in 112 Ländern. Und was das an allgemeiner Verbesserung des Lebensstandards bedeutet, ist kaum vorstellbar, denn jedes einzelne dieser Werke wirkt sich ja auf alle erdenkliche Art aus, hilft durch Schienenlieferungen die Transportverhältnisse verbessern, hilft hölzerne Pflüge durch eiserne ersetzen, trägt durch Schleusenbaumaterial dazu bei, eine moderne, die Ernten wie die Stromerzeugung vervielfachende Wasserwirtschaft zu schaffen.

Manche Europäer fragten deshalb und fragten zum Teil noch turner: Wenn wir selber die »Neuländer« entwickeln helfen, müssen wir dann nicht eines Tages in ihre Abhängigkeit geraten, ähnlich wie die Kolonien im 19. Jahrhundert von uns abhängig waren? Denn haben die nicht Rohstoffschätze, die wir nicht mehr hingehen haben werden, weil wir sie schon seit Jahrtausenden abhauen? Und sind »Dschungel-Stahlwerke« nicht eine besonders große Gefahr? Gerade weil sie so vielfältige Wirkungen haben?

1) Das erste »Dschungel-Stahlwerk« entstand bereits 1909-12 in Jamshedpur in Indien, etwa 250 Kilometer von Kalkutta entfernt.

Mit diesem Werk bewies der Parse J. N. Tata, daß es keine klimatischen und rassischen Hindernisse der Industrialisierung gibt, daß man überall auf der Welt Wissen und Können dazu einzusetzen vermag, allen Menschen ein menschenwürdiges Dasein zu schaffen. Hier im Singhbum-Distrikt des Tschota-Nagpur-Massivs lagen seit Jahrmillionen gut vier Milliarden Tonnen Rot- und Magnet-eisenerze von durchschnittlich 60% Eisengehalt und etwa 200 km entfernt riesige Kokskohlenvorkommen. Da gab es auch Kalk, Magnesit und Chrom. Aber alles von dichtem Dschungel bedeckt, in dem Halbwilde von der Jagd und von den ärmlichen Ernten lebten, die sie auf winzigen, aus dem Wald gebrannten Feldern einbrachten - falls Elefantenherden sie nicht vorher zertrampelten. Heute ist die Gartenstadt Jamshedpur mit mehr als 300000 Einwohnern ein Wirtschaftsmagnet, der entscheidend zur Entwicklung Bihars beitrug - und in Bihar leben immerhin so viele Menschen wie in Großbritannien. Und von denen wurden Millionen zu neuen Kunden Europas. Erst Tatas »Dschungel-Stahlwerk« brachte eine Produktion in Gang, durch die Menschen Kaufkraft gewannen, die bisher *keine* besaßen, und ähnlich wirkte das brasilianische Stahlwerk Volta Redondo, und ähnlich wird morgen das von Rourkela wirken, und ähnlich wirkte und wirkt jedes der Werke, das deutsche Firmen bauten. Wie enorm der Wertzuwachs ist, der durch intelligente Rohstoff-, Naturkraft- und menschliche Arbeitskraftnutzung erzielt wird, zeigt aber eine einfache Rechnung: Da gibt es z. B. kleine Feldbahn-Lokomotiven, die etwa

Tonnen wiegen und 8000 DM kosten. Zu deren Erzeugung waren 12 Tonnen Erz, Kokskohle, Kalk etc. nötig, Strom und anderes im Gesamtwert von 400 Mark. Wertschöpfung also 1:20, und das ist sehr wenig, denn bei vielen Industrieprodukten beträgt heute die Relation 1:200 und nicht selten 1:2000, denn wenn bei Eisenbahn-Oberbaumaterial 55% des Verkaufserlöses auf den Rohstoff entfallen und nur 45% auf die Veredlung durch Arbeit, Wissen und Erfahrung, so machen bei Messerschmiedewaren die Rohstoffkosten nur mehr 1% aus, und bei Uhrfedern sind es 0,000045%. Nun wird die Feldbahnlokomotive exportiert und erbringt den Gegenwert von 30 Tonnen Sojabohnen. Die liefern

10 Tonnen Sojaöl und 25 Tonnen Kraftfuttermittel. Das Öl gibt 6 Tonnen Margarine im Wert von 13 800 DM. Das Kraftfutter entspricht etwa 20 000 Litern Milch zu 40 Pfennig pro Liter, also weitere 80 000 Mark. Das heißt: Aus 400 Mark Rohstoff und Energie wurden 93 800 DM Nahrung. Und dies durch die Arbeit von Bauern und Bergarbeitern, der Olpressenbediener und einer Maschinenbauanstalt; durch die Arbeit von Seeleuten, Ver-

sicherungs- und Handelsangestellten, vor allem aber durch die *erfindenden* Leistungen Deutscher, wie die Fetthärtung, die Entwicklung des Dieselmotors oder der Maschinen, die die Radsätze herstellen.

Lokomotiven verkaufen aber kann Europa nur, wenn »Dschungel-Stahlwerke« Schienen liefern, die nicht mit exorbitanten Transportkosten belastet sind. Heute baut Indien auch selber Lokomotiven. Aber dafür braucht es tausenderlei, wofür gestern kein Bedarf bestand. Chile raffiniert nun selber sein Kupfer und beginnt, es im Lande selber weiterzuverarbeiten. Aber es wird vorerst kaum den Lackdraht herstellen lernen, der z. B. für die Belichtungsmesser von Photoapparaten gebraucht wird und der das Sechshundertfache des Kupferpreises kostet. Stahl wird heute weltweit hergestellt. Aber keineswegs jede Art von Stahl, und bereits die unlegierte Mittelqualität deutscher Edelstahlwerke (die statt 1913 erst 173 000 Tonnen jährlich heute drei Millionen Tonnen produzieren) bringt das Zehn- bis Fünfeinfache des Roh-eisenpreises ein. Schnelldrehstähle kosten das Fünfundvierzigfache und feine Siliziumstähle das etwa Dreihundertfache. Edelstahlwerke sind die »Apotheken der Industrie« und werden noch sehr lange von Neuländern nicht zu errichten sein. Neuländer aber werden durch die »Dschungel-Stahlwerke« zu einem Markt für Spezialstähle - und zugleich für Photoapparate oder Schweizer Uhren, die ja selbst die Vereinigten Staaten bisher nicht nachzubauen vermochten. Denn Uhrfedern sind zwar auch nur aus »Stahl«, aber aus Stahl, der dünner als das dünnste Zigarettenpapier ist. Auf einem Radius von eineinhalb Millimetern haben 15 Windungen solch einer Spirale Platz, und die arbeiten Jahrzehnte, obwohl eine »Unruh« sich in jeder Sekunde fünfmal vorwärts bewegt und fünfmal stehenbleibt, täglich 864 000 Bewegungen macht. Und zwar mit der Geschwindigkeit eines schnellen Automobils. Ein Kilo solcher Federchen kostet rund eine Million Mark. Und damit wir von denen mehr und mehr verkaufen können 1) und nicht länger Schienen und Lokomotiven zu verkaufen brauchen, darum mußten und müssen »Dschungel-Stahlwerke« gebaut werden, und darum sind Firmen wie die DEMAG unersetzliche Reichtumsschöpfer. Deshalb ist es für die ganze Welt wichtig, daß diese Firma mehr als eine Milliarde DM jährlich umsetzt, denn auch die wirken wie eine »Unruh«, helfen ein riesiges Uhrwerk in Gang halten.

1) Dieses Räderwerk ist allerdings auch so kompliziert, daß die Verantwortlichen in Duisburg aus den Sorgen nicht herauskommen. 1) Es kann kaum werden Demontage und Produktionsbeschränkungen

überwunden, gab es den Rohstoffmangel und die Preissteigerungen der Koreakrise. Da folgte das Suezabenteuer Englands und Frankreichs, und da mußten sich die Exportkaufleute und die Techniker erneut fragen: »Wird die schwimmende Ware ankommen? Werden wir weitermontieren können? Wird der Kunde trotz bestem Willen zahlen können? Soll die Fertigung vorübergehend gestoppt, Tausende Tonnen aus der Werkstatt herausgezogen und anderswo gelagert werden?« Lange Telegramme und endlose Ferngespräche. Und kaum ist ein Problem gelöst, so setzt ein Land fünf neue Dollarkurse fest. Da zieht eine neue Regierung Aufträge und Garantien ihrer Vorgänger zurück.

Da ist das Inlandgeschäft, das etwa 50 bis 60%, der DEMAG-Einnahmen bringt. Aber auch da mußten Firmen wie die DEMAG fast untragbare Risiken auf sich nehmen, und daß sie es taten, war entscheidend für Deutschlands Wiederaufstieg: Als unentbehrliches Bindeglied zwischen Stahlwerk und Walzwerk sind Blockstraßen gewissermaßen das »Herz« eines Hüttenwerks. Am 30. März 1954 heulten in Hamborn alle Sirenen, piffen alle Lokomotiven, denn an diesem Tage kam die größte Blockstraße Europas und eine der modernsten der Welt bei der August-Thyssen-Hütte in Betrieb. Aber solche Anlagen sind nicht über Nacht zu bauen. Diese Blockstraße wurde bereits 1951 bestellt - und da stand die ATH wie alle andern deutschen Hüttenwerke noch unter alliierter Kontrolle. Da konnte sie einen rechtskräftigen Auftrag nicht erteilen. Aber die DEMAG wußte, wie wertvoll die Zeit war, die sie Deutschland gewinnen half. Sie baute die Blockstraße auf eigenes Risiko. Sie baute ein gleiches Blockwalzwerk auch für Mannesmann, das ebenfalls bereits 1954 in Betrieb kam. Sie schuf neue Anlagen für Salzgitter, und nach der Rekordbauzeit von nur einem Jahr ging im März 1955 bei der Dortmunder Westfalen-Hütte eine DEMAG-Halbzeugstraße in Betrieb. Und was das bei der Geldknappheit der ersten DM-Jahre an Finanzkunststücken erfordert hatte

Nicht minder natürlich war organisatorisches Geschick vonnöten, denn Maschinenfabriken haben kaum je weniger als 1200 Lieferanten, kaufen etwa zehntausend verschiedene Artikel ein, brauchen den richtigen Formsand ebenso wie die richtigen Stahlsorten, das richtige Holz für ihre Modelltschlereien, Pauspapier wie Schneid-Diamanten und tausenderlei anderes, was nebensächlich scheint, aber essentiell ist. Vor allem auch Kabel und Schalt- und Regelgeräte, hunderterlei Produkte der Elektrotechnik, denn eine Mehrzweck-Warmbreitband-Walzstraße, wie z. B. die 1964 für den Bochumer Verein gebaute, erfordert rund 700 Elektromotoren

mit zusammen 73000 Kilowatt Leistung, dem mehr als Achtechthundertfachen der Leistung des ersten öffentlichen Elektrizitätswerkes der Welt, Edisons Pearl-Street-Zentrale des Jahres 1882. Und solch eine Walzenstraße wird heute mit Hilfe von zwei Elektronenrechnern automatisch gesteuert, einem für die Materialflußlenkung und einem für die Prozeß- und Banddickenregelung.

Daß die DEMAG oder die Schieß AG wieder arbeiteten, genügte also keineswegs. Wenn in den Statistiken auch Maschinenindustrie und Elektroindustrie getrennt werden, in der Praxis sind sie untrennbar miteinander verbunden. Und nicht nur durch den Bedarf an Elektromaterial und besonders von jährlich rund vier Millionen Elektromotoren, die nun in Deutschland hergestellt werden und die allein schon einen Wert von etwa zwei Milliarden DM haben, sondern ja auch dadurch, daß alle Maschinen stillstehen, sobald die Stromzufuhr aufhört, und die Elektroindustrie, die Generatoren ebenso wie die Motoren und die Leitungen erzeugt.

Diese Art, selber für eine ständige Ausweitung des Produktionsvolumens zu sorgen, ist die wichtigste Eigenheit der Elektroindustrie und ließ sie noch rascher als andere wachsen: Je mehr Motoren oder Kühlschränke oder Elektroöfen hergestellt werden, desto höher wird der Strombedarf. Und desto mehr Kraftwerke muß die Elektroindustrie ausrüsten. Je mehr Strom diese erzeugen, desto mehr Propaganda für den Stromabsatz machen sie, und so wurden in Deutschland statt der 246 Millionen Kilowattstunden des Jahres 1900 zwei Generationen später (1964) 166 Milliarden verbraucht, wird sehr bald der tausendfache Stromverbrauch des Jahres 1900 erreicht sein.

Der Weltumsatz der Elektroindustrie beträgt heute rund 320 Milliarden DM. In den 60 Jahren 1877-1937 stieg die Welt-Stromerzeugung von null auf 445 Milliarden Kilowattstunden. In den nur 13 Jahren 1938-50 nahm sie erneut um 445 Milliarden zu. Und in den nur vier Jahren 1951-54 wiederum um 445 Milliarden kWh. Statt damals etwa 335 Milliarden kWh aber betrug die Welt-Stromerzeugung 1964 mehr als 3000 Milliarden. Heute verdoppelt sie sich alle acht Jahre, und eine Verlangsamung ist nicht zu erwarten, denn allein die USA verbrauchen etwa ein Drittel des Stroms, während z. B. die Türkei nur 4,5 Milliarden kWh erzeugt, hier heute von 35 635 Dörfern nur 240 elektrisches Licht haben.

Die wichtigsten technischen Voraussetzungen für die einzigartige Entwicklung der Elektrizitätswirtschaft wurden in Deutschland geschaffen: Als im Herbst 1866 die Feinmechanikerwerkstatt von Siemens & Halske in Berlin die erste Dynamomaschine baute, war

»der Technik ein Mittel gegeben, elektrische Ströme von unbegrenzter Stärke auf billige und bequeme Art überall da zu erzeugen, wo Arbeitskraft disponibel ist.« Wie durch Werner von *Siemens* die heutige Stromerzeugungsmethode geschaffen wurde, so durch Umkehrung des Dynamoprinzips 1878 auch der erste elektrische Motor, der sich im industriellen Dauerbetrieb bewährte. Da erhielt 1889 der spätere Chef-Elektriker der AEG, Michael von *Dolivo-Dobrowolski* sein DRP 51083 für seinen Drehstrom-Motor, konnte 1891 Oskar von *Miller* die Hochspannungsleitung Lauffen—Frankfurt bauen, eine Transport-Technik entwickeln, durch die sehr bald Elektrizität überall dort verfügbar wurde, wo man sie brauchte.

Dementsprechend war auch die Entwicklung der deutschen Elektroindustrie: 1882 beschäftigte sie 1700 Leute. 1938 aber 413 000 und heute mehr als 900 000. Betrag der Umsatz der deutschen Elektroindustrie 1890 knapp 45 Millionen Mark, so 1938 rund 3,2 Milliarden und 1964 neunmal soviel. 1948 allerdings waren es nicht mehr als im Jahre 1890 gewesen. Denn wenn heute die Schwerpunkte der westdeutschen Elektroindustrie in Nordrhein-Westfalen und Bayern liegen, so lagen sie vor dem Krieg in Berlin (und zum nicht geringen Teil in der Ostzone). Vor allem waren die zwei bedeutendsten deutschen Elektrounternehmen, Siemens und die AEG, in Berlin beheimatet. Besaß die AEG vormals hier 1,2 Millionen Quadratmeter Nutzfläche und rund 35 000 Werkzeugmaschinen, so waren es im Juli 1945 nur mehr 230 000 und 1 800. Und noch viel schwerere Verluste erlitt Siemens, eine Firma, deren Geschichte typisch für die Triumphe und Leiden der deutschen Elektroindustrie ist.

Stammfirma dieses Weltkonzerns war die 1847 von dem preußischen Artillerie-Leutnant Werner von *Siemens* und dem Mechaniker Georg *Haiske* gegründete »Telegraphenbauanstalt Siemens & Halske«, die am 2. Oktober in einem Hinterhaus der Schöneberger Straße in Berlin mit drei Gehilfen und einer Drehbank den Betrieb aufnahm.

Damals wurden Telegramme zwischen dem Kontinent und England noch mit Brieftauben befördert, wurden in Deutschland die ersten Eisenbahnen gebaut. Sehr bald aber bauten Siemens & Halske eine Telegraphenleitung von England nach Indien. Da bauten sie Signalanlagen für die neuen Eisenbahnen, konnten sie Filialen in Rußland und England eröffnen, und beim Tod Werner von Siemens' im Jahre 1892 hatte die Firma 3500 Arbeiter und Angestellte. Und da hatte sie nicht nur die erste Dynamomaschine und den ersten Elektromotor gebaut, sondern 1879 auch die erste

brauchbare Elektrolokomotive der Welt, da hatte sie wie das Nachrichtenwesen auch das Verkehrswesen revolutioniert und die Starkstromtechnik begründet.

Im Jahre 1903 wurde die Starkstromabteilung abgetrennt und mit der von Sigmund *Schuckert* 1873 in Nürnberg gegründeten Firma zur »Siemens-Schuckertwerke AG« verschmolzen. Seit 1905 entstand am Nonnendamm in Berlin ein Werkskomplex, der mit Recht »Siemens-Stadt« hieß, denn beim fünfundsiebzigjährigen Firmen-Jubiläum im Jahre 1922 hätten die Konzernangehörigen mit ihren Familien bereits eine Stadt von der Größe Frankfurts gefüllt. Zwar war auch für Siemens Versailles ein schwerer Schlag gewesen, hatte der Erste Weltkrieg das in Generationen aufgebaute Auslandsgeschäft vernichtet. Es kam die deutsche Inflation und die Weltkrise, durch die die Beschäftigtenzahl der deutschen Elektroindustrie um über 80 000 sank, der Ausfuhrwert sich 1929-34 von 639 auf 226 Millionen verminderte. Aber bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges gab Siemens 190 000 Leuten Arbeit, der Hälfte davon in Siemensstadt, und die erarbeiteten jährlich über zwei Milliarden Mark.

Es folgte der Wettlauf zwischen Zerstörung, Wiederherstellung und Erweiterung der Anlagen, und die Produktion wurde gehalten bis die Russen kamen. Sie fuhren das große, unverschlossene Tor mit einem Panzer ein. Sie operierten auf Schreibtischen, obwohl das Lazarett intakt war, und warfen die amputierten Beine und Arme in einen Lichtschacht. Sie grinsten, agten: »Krieg vorbei! 1 labt ihr Schnaps?« Und als der Kommandant gebeten wurde: »[aßt uns doch wenigstens *einen* der Röntgenapparate . . .«, da sagte der: »Geht nicht! Kann aber sein, daß einer vom Laster 1 ält. . .« Und einer »fiel«. . . Die Russen befahlen sofort Aufräumarbeiten in den zu sechs Zehntel zerstörten Werken. Auch der kommunistische Betriebsrat tat für Ordnung und Wiederaufbau, was er konnte. Aber dann einigten sich die West-Alliierten mit den Russen über die Sektorenaufteilung Berlins, und Siemensstadt gehörte nicht länger zur russischen Zone.

Jod das schien das Ende. Denn als eine britische Luftwaffen-Kommission sich im Werk mit einer amerikanischen traf, um festzustellen, wer mehr zerstört hatte, die Engländer bei Nacht oder die Amerikaner bei Tage, da waren sie bereits beide übertrumpft von den Russen, die die Totaldemontage befohlen hatten und mit riesigen Lastwagenkolonnen angekommen waren. Hier war mit riner Totalität ausgeräumt worden, die niemand für möglich gehalten hatte: 17 000 Werkzeugmaschinen waren verschwunden. Alles, was 6000 Beamte im Verwaltungsgebäude zusammen-

getragen hatten. Aber ebenso alle Waschbecken und Klos. Es ging darum, dem »Westen« nichts zu lassen. Einundsechzig Tage und Nächte lang waren ununterbrochen leere Lastautos ins Werk gefahren und mit flachgedrückten Federn wieder herausgekommen. Das meiste, was sie transportierten, bedeutete für die Russen nur Schrott. Für die Siemens-Leute aber waren es 98000 Arbeitsplätze und der Fleiß eines Jahrhunderts.

Aber noch gaben die Berliner sich nicht geschlagen. Siemens besaß in der Reichshauptstadt Bankguthaben von rund einer Viertelmilliarde Mark. Die waren gesperrt. Die Firma besaß rund 100 Millionen Mark in Wertpapieren. Aber in Depots, und die waren sequestriert. Und dennoch wurde gearbeitet. Und zwar unter Lebensgefahr, denn da lagen unzählige Blindgänger im Schutt. Außerdem sahen es die Russen gar nicht gerne, wenn Leute aus ihrer Zone zu den »Kapitalisten« gingen. Sie gingen aber doch und suchten fein säuberlich Radiergummis und Bleistiftreste aus den Trümmern. Sie fanden da einen Hammer und da einen Elektromotor. Sie fertigten Holzrechen für den Magistrat an und aus Abfall Kartoffelhacken. Es folgten Handkarren - obwohl es keine Maschinen und kein Geld gab. Die Leute brachten Werkzeug von zu Hause mit. Sie warteten elf Wochen auf ihren ersten Lohn. Verkaufte Kleider und Porzellan, und wer ein paar Schuhe übrig hatte, brachte sie dem Kollegen und teilte die Pferdewurst mit ihm. Noch während die Russen im Werk hausten, hatten die Konstrukteure daheim Neues geschaffen. Kaum waren die Russen abgezogen, kam eine Bausteinpresse in Betrieb, wurden aus dem Schutt neue Mauern. Dann wurden aus Stahlträgern und allem möglichen anderen Schrott drei Drehbänke hergestellt. Mit klammgefrorenen Fingern baute sie ein Meister im eisigen Winter 1945-46 zusammen, und als sie liefen, da legte er sich hin und starb: Er hatte sich bei dieser Arbeit buchstäblich den Tod geholt, und das war ein *wahrer* Heldentod.

Da hatten die Russen »total zerstörte« Maschinen stehengelassen. Aus vier solcher Wracks wurden drei brauchbare Maschinen. Da tauchte aus Fahrstuhlschächten verstecktes Material auf. Werkszeichnungen gab es nicht. Aber aus Tausenden Köpfen kamen die Maßangaben und Fertigungsdaten zusammen.

»Wie haben wir das doch gleich gemacht?« hieß es. Und der wußte dies, und der erinnerte sich an jenes. Und dann kamen die Schwesterbetriebe im Westen den Berlinern zu Hilfe, erwies sich der Segen der Dezentralisierung. Während in Berlin gearbeitet wurde wie noch nie, entwickelte sich auch der Betrieb in Erlangen, kam es zum »Neubeginn im Armenhaus«.

Erlangen war nicht nur nach 1945, es war immer schon eine Flüchtlingsstadt, entstand Ende des 17. Jahrhunderts, als Markgraf Christian Ernst von Bayreuth Hugenotten einlud, sich hier niederzulassen. Erlangen besaß seit 1743 die Friedrich-Alexander-Universität, und durch die enge Verbindung mit den medizinischen Instituten dieser Hochschule errang das Siemens-Reiniger-Werk, das hier entstand, Weltruhm. Nicht zuletzt dieses Werk trug dazu bei, daß Deutschland vor dem Krieg bis zu drei Viertel aller elektro-medizinischen Geräte lieferte, die in den Welthandel kamen.

Erlangen, das bei Ausbruch des Krieges etwa 30000 Einwohner besaß, überstand die Bombenjahre gut, und so strömten bis 1946 mehr als 20000 Vertriebene und Flüchtlinge zu. Und unter denen waren einundzwanzig, die der Stadt ein völlig neues Gesicht gaben: Leitende Angestellte der Firma Siemens, die mit ihren Familien auf zwei Lastwagen ankamen und am 29. Juni 1945 in der Loshgstraße eine neue »Gesamtverwaltung« einrichteten. Die Loshgstraße liegt im Barockviertel, und hier stand ein solides Gebäude, das zoo Jahre lang als Armenhaus Erlangens diente. Die Nazis verwandelten es in ein Jugendheim, und so war es bei Kriegsende leer. Findige Siemens-Reiniger-Leute brachten das in Erfahrung, und so standen hier bald aus Kisten gefertigte Schreibtische, klapperten in Nürnberg aus dem Schutt gegrabene Schreibmaschinen. Denn in Nürnberg war ja die Firma Schuckert entstanden, auch hier wurde wieder zu arbeiten begonnen und ebenso in München, wo ein kleines Fernmeldewerk erhalten geblieben war. Aber weder in München noch in Nürnberg gab es Unterkunftsmöglichkeiten, und so ließen sich die vier übriggebliebenen Direktoriumsmitglieder von Siemens im Erlanger Armenhaus nieder. Sechzehn andere waren tot oder in Gefangenschaft.

Und Erlangen wurde zum Magneten für Tausende Siemens-Leute. Während im Keller des Armenhauses die Produktion begann, Bratpfannen und Blechteller hergestellt wurden, fanden Konstrukteure Unterkunft in Gasthöfen, die den Besatzern zu schlecht waren. Die Gemeinde half, wo sie konnte, wußte die Zuzüger zu schätzen und beschaffte die 47 Unterschriften, die auf 59 verschiedenen, behördlichen Formularen nötig waren, ehe eine »Zuzugsgenehmigung« als wirklich hieb- und stichfest galt. Und inzwischen waren bei den Siemens-Reiniger-Werken Fabrikationsräume geschaffen worden, vermieteten ein berühmtes Werk für Belichtungsmesser und eine Textilfabrik Werkstätten an Siemens. 1947 wurden die ersten Elektromotoren, Bügeleisen und Kochplatten hergestellt. Die Siemens-Direktoren wagten sie kaum anzusehen, so primitiv waren diese Geräte, denn es gab ja kein richtiges

Material, keine ordentlichen Maschinen, es gab gar nichts. Aber es gab einen ungeheuren Bedarf. Und so kann die Firma Siemens heute 400 Millionen Mark jährlich allein für Forschung und Entwicklung ausgeben, 1,7 Millionen je Arbeitstag. Da wurde aus der Armenhausgründung binnen zwei Jahrzehnten ein auf der Welt einmaliger Betrieb, konnte hier 1965 auch das größte starkstromtechnische Forschungszentrum Europas eröffnet werden, das mehr als 100 Millionen DM kostete und in dem unter Leitung Professor Dr. *Goeschels* 15 000 Leute arbeiten, darunter 600 Wissenschaftler und Ingenieure. Dieses 350 000 Quadratmeter große Gelände bei Erlangen beherbergt nun Laboratorien für Festkörper-Physik, Plasma-Physik, für Supra-Leitung, Teilchenbeschleuniger, Reaktortechnik, Energie-Direktumwandlung, Automatisierung und Leistungs-Elektronik. Ein Rechenzentrum mit Analog- und Digitalrechnern steht zur Bewältigung der mathematischen Aufgaben zur Verfügung. All das wurde aus eigener Kraft geschaffen, ohne jeden staatlichen Zuschuß, obwohl, was hier erarbeitet wird, natürlich der Allgemeinheit zugute kommt.

Wurde in Berlin und in Erlangen geradezu fanatisch gearbeitet, so waren die Siemensleute aber natürlich auch in Nürnberg, der zweiten Keimzelle des Konzerns, nicht untätig geblieben. Zwar war nach dem großen Bombenangriff vom 2. Januar 1945 von Siemens-Schuckert nicht mehr viel übrig. Aber im April, zwei Tage nach dem Einmarsch der Amerikaner, wurden die ersten Werkzeugmaschinen aus dem Schutt gegraben. Ein Posten Regenschirme war ergattert worden, und die wurden nun über den kleineren Maschinen aufgespannt und festgebunden. Über größere kamen Notdächer aus altem Wellblech. Neben diese Maschinen kamen Kanonenöfen, und bald standen dickvermummte Arbeiter und Arbeiterinnen auch im Winter neben diesen geretteten Schätzen. Auf dem Siemensgelände entstand eine Buden- und Höhlengstadt. Die Werkstraßen waren in den Schnee getretene Pfade. Das Ganze schien Wahnsinn. Aber hier wurden nichtsdestoweniger Motoren neu gewickelt und Feinmeß-Instrumente repariert. Das Material brachten Radfahrer im Rucksack heran. Und hatten die eine Reifenpanne, so stockte die Produktion.

Siemens baute überall wieder auf, systematisch wurden bald aber auch neue Betriebe geschaffen, wurden die Arbeitskraftreserven von Gegenden genutzt, die das »Wirtschaftswunder« bisher übergangen hatte. Siemens vor allem ließ München unter die fünf bedeutendsten Industriestädte Deutschlands aufrücken: Auf bisher unbebautem Gelände an der Hofmannstraße im Süden entstand ein riesiger Komplex mit einem 33 Meter hohen Laborgebäude.

Von Anfang an widmete Siemens 7 bis 8% des Umsatzes den Neuentwicklungen, so konnten sehr bald auch in München 36000 Leute beschäftigt werden. Der Gründerenkel Ernst von *Siemens* erkannte, daß schöpferische Menschen eine anregende Umgebung brauchen, gewann so Kräfte, die statt im regnerischen Norden oder im Ruhrgebiet lieber in Süddeutschland lebten. Eines kam zum andern, und so ist das Haus Siemens heute nicht nur wieder die größte Elektrofirma Europas, sondern erneut in neunzig Ländern vertreten. Da trugen Exporte und ausländische Tochtergesellschaften zum Umsatz des Jahres 1963/64, der rund sechseinhalb Milliarden DM betrug, nicht weniger als 2,3 Milliarden bei. 34000 Personen wurden von Siemens im Ausland beschäftigt. Die Firma hilft nun in Portugal bei der Elektrifizierung der Staatsbahnen und in Venezuela beim Aufbau des Fernsprechwesens. Siemens liefert Fernschreiber in die USA und Motoren nach Ghana. Die »Siemens-Europabeteiligungs GmbH« in Zürich betreut die acht Siemens-Tochtergesellschaften in der Schweiz, Frankreich, Spanien, Dänemark, Schweden, Finnland, den Niederlanden und Portugal. Die »Siemens & Halske Investment Ltd.« in Winnipeg in Kanada ist für dieses Land, aber auch für ganz Iberoamerika und Australien zuständig. Und im August 1964 kam ein Zusammenarbeitsvertrag mit der Fuji Electric Co. zustande, einer der führenden japanischen Elektrofirmen.

1945 schien es mit Siemens vorbei. Aber zwei Jahre später betrug der Umsatz schon wieder 600 Millionen. Bahn und Post brauchten Signalanlagen und Fernsprecher; die Wirtschaft mußte Motoren, Regler, Kabel bekommen. Dadurch war das Haus Siemens schon 1960 der größte private Arbeitgeber der Bundesrepublik und einer der größten der Welt. Da wurden 1965 fast eine Viertelmillion Menschen beschäftigt, mit Ausnahme von General Electric und Philips (die 263 000 bzw. 252000 Arbeiter und Angestellte hatten) mehr als von irgendeiner anderen Elektrofirma.

Und *wie* das gelang? Es war bei Siemens wie bei Krupp und vielen anderen großen Firmen Deutschlands: Sie hatten ein Vertrauenskapital angesammelt, das sowenig zu enteignen war wie das Wissen und Können ihrer Leute. Siemens erlitt Kriegs- und 1)emontageschäden von mehr als zwei Milliarden Mark, der Substanzverlust betrug hier die Hälfte des Gesamtverlustes der deutschen Elektroindustrie. Siemens verlor seine mitteldeutschen Werke und behielt in Berlin nur ausgeräumte Ruinen. Aber 1948 erhielt die Firma einen Bank-Kredit von 100 Millionen neuer Mark, denn der Ruf, den sie besaß, genügte den Geldgebern. Und sie gewann nach dem Krieg 40000 neue Aktionäre, denn niemand

hatte je Geld bei Siemens verloren: Wenn im Jahre 1914 eine Siemensaktie 2000 Mark kostete, so war sie durch die Inflation und die dadurch veranlaßte Zusammenlegung 1924 zwar nur mehr 700 Rentenmark wert. Aber dann konnten bis zu 24% Dividende bezahlt werden, und als die Dividenden staatlich auf 6%, beschränkt wurden, stempelte Siemens die 700-Mark-Aktie auf 2 000 Mark um. Die Währungsumstellung von 1948 brachte eine Zusammenlegung 5:3. Aber das bedeutete, daß die 1000 Mark von 1924 trotz zweier Weltkriege 1950 noch immer 1200 Mark wert waren. Und konnten 1914 für 1000 Mark z. B. zehn Fernsprechstationen gekauft werden, so 1950 fünfunddreißig. Siemens verteilte seit Jahrzehnten Aktien an seine Arbeiter und Angestellten. Und so war das Geld der Siemensleute immer soviel wert wie Siemens, und der Wert *mußte* weiterwachsen, weil sich der Weltbedarf an Elektrizität, wie gesagt, alle acht Jahre verdoppelt. Das Geld alleine allerdings hätte nicht genügt. Aber zur Siemens-tradition gehörte von jeher ein Grad an Verantwortungsbewußtsein allen Firmenangehörigen gegenüber, der ein ganz besonderes Betriebsklima schuf. Bei Neueinstellungen etwa wurden und werden Apparate verwendet, die z. B. das Augenmaß und die technische Geschicklichkeit testen. Aber entscheidend ist die Meinung der Menschenkenner, die die Leute auswählen. Die überlegen nicht nur, für welchen Posten diese oder jene Bewerberin im Augenblick in Frage kommt, sondern auch, wozu sie in zo oder 30 Jahren zu gebrauchen sein könnte, denn daß sie binnen weniger Jahre heiraten, ist heute nicht mehr selbstverständlich, und Entlassungen aus Altersgründen kommen hier nicht in Frage. Die Siemensprüfer schauen sich die schriftlichen Arbeiten an. Da war nach dem Krieg z. B. eine voller Rechenfehler, aber die Frau wurde dennoch eingestellt. Denn das war die Witwe eines Arztes aus dem Sudetenland, die mit gutem Erfolg eine Mittelschule absolviert und ihr Lehrerinnenexamen gemacht hatte. Nur war deren Lebensnot so groß geworden, daß ihre Nerven es nicht mehr taten und sie nicht mehr 17x4 ausrechnen konnte. Aber bei Siemens wußte man: Wenn die erst wieder Arbeit hatte und man ihr Zeit ließ, dann wurde sie wieder sie selber. Da war ein Mann, der sagte: »An mir werden sie keine Freude haben. Ich will wieder ein Mensch werden. Aber ich glaub', ich schaff' es nicht mehr . . .« Der saß fünf Jahre in einem russischen Lager. Kam heim und erlebte eine Familientragödie. Siemens stellte ihn ein. Aber er konnte sich nicht konzentrieren, bekam keinen Kontakt mit den Kollegen. Man ließ auch ihm Zeit. Und nun gehört er in der Revision zu den Besten.

Hunderte und Tausende solcher Fälle gab es. Und die hilfreiche Hand wurde so gut wie nie vergessen. In zahlreichen Städten entstanden neue Siemens-Betriebe. Aber in alle kam als »Sauerteig« ein kleiner Stamm alter Siemensangehöriger, deren Beispiel Wunder wirkte.

Natürlich erzielte nicht Siemens alleine spektakuläre Nachkriegserfolge. Siemens ist größer denn je, und auch die AEG setzte 1964 rund 3,7 Milliarden DM um, beschäftigte 227 000 Leute, baute in Berlin wieder auf und betreibt heute Fabriken in Backnang und Essen, Hamburg und Hameln, Heiligenhaus, Kassel, Minden, Mühlheim, Neumünster, Nürnberg, Oldenburg und Stuttgart. Dennoch aber gibt es nun in Westdeutschland um vierhundert Elektrofirmen mehr als vor dem Krieg im ganzen Reich, und wenn die Bundesrepublik am Elektroumsatz der EWG von 1963 durch rund 49 Milliarden DM einen Anteil von 52% hatte, so Siemens nur von 11%.

Aber Siemens gab das Tempo an. Zwang auch seine Konkurrenten zu einer ähnlich sozialen Einstellung, zwang alle zum Forschen und Entwickeln. Und so meldete die deutsche Elektroindustrie 1948-64 mehr Patente an als irgendein anderer Wirtschaftszweig, die Chemie nicht ausgenommen. Sie vor allem ist nun Schrittmacher und Nutznießer der Automatisierung. Siemens z. B. gab 1962 die Herstellung von Rundfunk- und Fernsehgeräten auf, um Arbeitskräfte für sie freizusetzen, denn Automatisierungselemente fördern die Gesamtproduktion, und die vor allem ist wichtig.

Was nicht hinderte, daß auch die Haushaltversorgung Schritt mit der Wohlstandsentwicklung hielt, daß 1964 jeder zweite deutsche Haushalt einen elektrischen Kühlschrank und jeder dritte eine Waschmaschine besaß und es statt der halben Million elektrischer Kochgeräte des Jahres 1936 nun mehr als zehnmal so viele gab. Und was nicht hinderte, daß Deutschland nun auch wieder Nummer zwei im Weltexport elektrotechnischer Güter ist, rund 20% gegenüber den 26%, der USA stellt und dafür 1964 über sechs Milliarden Mark einnahm.

Allerdings, lange bevor es wieder einen nennenswerten Elektroexport gab, hatte es nach dem Krieg wieder einen deutschen Automobilexport gegeben, und hinter der »Volkswagen-Story« verblasen selbst die Leistungen von Siemens und der DEMAG. Denn sie waren ja keine »Naziunternehmen«, galten den Siegern nicht als »Inbegriff des deutschen Größenwahns«; so groß ihre Schwierigkeiten auch waren, die des Volkswagenwerkes und von Wolfsburg übertrafen sie noch bei weitem. Siemens wie Krupp oder die DEMAG, wie die August Thyssen-Hütte oder die

Schließ AG konnten auf den Leistungen von vier oder fünf Generationen aufbauen, und Daimler-Benz ist ein Qualitätsbegriff, seit es Autos gibt. Heinrich *Nordhoff* hingegen mußte tun, was vormals die Gründer jener Firmen taten. Noch mehr, er mußte die Aversion überwinden, die gegen »Hitlers Auto« bestand. Auch im Frankfurter Wirtschaftsrat sagte ihm 1948 ein heute sehr berühmter Mann: »Erfolg können Sie nicht haben. Vor allem nicht, wenn Sie nicht sofort das Modell und den Namen ändern.« Heinrich Nordhoff aber hatte Erfolg, und einen so einmaligen, daß er mit Recht »das deutsche Wunder in Person« genannt wurde. Er machte aus rattenverseuchten Ruinen ein Werk, das heute der größte aller privaten Auftraggeber und der größte deutsche Steuerzahler ist und von dem (VW-Werkstätten, Handel und von den Zulieferern Beschäftigte berücksichtigt) gut zwei Millionen Menschen leben.

Heinrich Nordhoff setzte ein Schwungrad in Gang, das Deutschlands Gesamtwirtschaft mitriß, und wurde zum Bahnbrecher einer neuen »Autogesinnung« in der ganzen Welt. Aber wie? Und wodurch?

Nordhoffs »Vermessenheit« 29oder »Das deutsche Wunder in Person«

DIE KARRIERE DES VOLKSWAGENS UND DIE MENTALITÄTSÄNDERUNG DER WELT-AUTOINDUSTRIE

»Ein Land ohne Kommunikationen ist ein Haus ohne Treppen, ohne Türen und Gänge«, schrieb Friedrich List 1845 und fügte hinzu: »Der wohlfeile, schnelle und regelmäßig-sichere Transport von Personen und Gütern ist einer der wichtigsten Hebel des Nationalwohlstandes und der Zivilisation nach allen ihren Verzweigungen.«

Hundert Jahre später merkte das jeder Deutsche am eigenen Leib, als im großen Schweigen des Niederbruchs selbst der Rundfunk verstummte, es lange überhaupt keinen Eisenbahnverkehr gab und dann jede Reise ein lebensgefährliches Abenteuer war. Es blieben die Straßen, und als Heinrich Hauser nach dem Krieg aus Amerika heimkehrte, sagte er über die Autobahnen: »Noch immer das großzügigste Menschenwerk, das es *in* Europa gibt.« Aber am Rand dieser Autobahnen lagen zahllose Autowracks. Da standen andere, mit Decken über den Motorhauben, an denen magere Männer mit klammen Fingern herumbastelten. Hoffnungslos überaltert war der deutsche Autobestand: Ganze 169000 Pkws gab es 1947 in der Bizone statt der fast eineinhalb Millioneri des Jahres 1939. Die Hälfte war nun über neun Jahre alt, 97⁹/₆ länger als sieben Jahre im Dienst. Und neue bauen?

Deutschlands Automobilindustrie mußte nach dem Krieg praktisch ein zweites Mal geschaffen werden. Die Wiege der Welt-Autoindustrie, Daimler-Benz in Untertürkheim, war fast total zerstört, alle andern Werke schwer angeschlagen, allein Ford-Köln verschont geblieben. Da gingen durch die Abspaltung der Ostzone das Opel-Lastwagenwerk in Brandenburg und die Büssinganlagen in Berlin-Oberschöneweide, in Elbing und Leipzig verloren, dazu alle Werke der Auto-Union, die ja in Chemnitz, Zschopau und Zwickau lagen. Im Westen wurde demontiert, Rüsselsheim fast völlig ausgeräumt, und vor allem durften Autos nun in Deutschland nur in einer Anzahl hergestellt werden, die von vorneherein jede rationelle Großserienfertigung ausschloß: Der erste »Industrieplan« der Alliierten sah eine Maximalerzeugung von 40000 deutschen Kraftfahrzeugen vor, erlaubte dazu 10000 Motorräder bis zu 250 ccm jährlich. Erst 1947 wurde der Plan revidiert, die Erzeugung von 160000 Personenwagen und 61 500

Lastkraftwagen gestattet. De facto erzeugt wurden 1945 ganze 6 800 Autos - nicht mehr, als bereits im Jahre 1909 erzeugt wurden. Und auch 1947 waren es nur 23300, um 600 weniger als im Vorjahr, denn nun produzierte die Reifenindustrie insgesamt 400000 Stück statt 1938 über 8 Millionen, gab es viereinhalb Millionen Kugellager bei einem Minimalbedarf von 40 Millionen. Und wie Kautschuk und Metalle und Stahlblech fehlten, so Treibstoff; alle Raffinerien lagen noch in Trümmern.

Zwanzig Jahre nach der Kapitulation überstieg die deutsche Automobilproduktion drei Millionen, war sie zehnmal so groß wie vor dem Krieg. Da wurden mehr als eineinhalb Millionen Automobile exportiert, war Deutschland der bei weitem führende Auto-Exporteur der Welt. Und da war Frankfurt am Main zwar nicht Bundeshauptstadt geworden, aber dafür Westdeutschlands Bankenzentrum und Standort einer Schau, die nicht ihresgleichen hat: Hier wird bekanntlich die Internationale Automobilausstellung abgehalten, die binnen zehn Tagen fünfmal so viele Menschen anlockt wie die Internationale Gartenbauausstellung binnen 26 Wochen. Hier drängen sich an einem einzigen September-Sonntag gut eine Viertelmillion Menschen, denn aus dem Tanz um das goldene Kalb wurde längst der um das blecherne. Und das liegt nicht nur am Glanz von Lack und Chrom. Das entspringt dem Gefühl: Auto und Wohlstand sind heute Zwillingenbrüder in jedem Sinn. Das Auto ist nicht bloß Statusbeweis, sondern vor allem ein großer Impulsgeber der Wirtschaft. Seitdem niemand selber mehr seinen Radioapparat zusammenbastelt, konzentriert sich das technische Publikumsinteresse wieder auf das Auto, und mehr und mehr Menschen wissen nun auch aus eigener Erfahrung: Durch die Automobilindustrie kommt mehr Geld in Umlauf als durch irgendeine andere.

Zu den 23 Milliarden DM Umsatz, den die deutschen Automobilfabriken 1964 erzielten, kommen ja noch die gut 3 Milliarden der 17 600 Handwerksbetriebe, die von der Wartung deutscher Autos leben. Da gibt es die 42000 deutschen Tankstellen und die rund 8000 Auto-Handelsfirmen, auf die ein Sechstel des Gesamt-Einzelhandelsumsatzes entfällt. Da müssen Autos versichert werden - und der Kraftverkehrssektor bringt acht Milliarden Steuern auf, ein Achtel des Bundeshaushalts und eine Summe, die einer Million Beamtengehältern entspricht. Der Tanz um das lackierte Blech bringt eine Menge Probleme mit sich. Aber jeder neunte in Deutschland Beschäftigte lebt heute von der Kraftfahrzeugwirtschaft, die außerdem der weitaus wichtigste Devisenverdiener ist, die Hälfte der deutschen Autoproduktion geht nun ins Ausland

und bringt beinahe soviel ein, wie die gesamte Nahrungsmittelfuhr kostet. Die Automobilindustrie - und nur sie - gibt Klein- und Mittelbetrieben die Möglichkeit, rund 4000 Zulieferteile auf dem Weltmarkt abzusetzen. Und sie ist nicht nur der größte deutsche Stahlverbraucher, sondern vervielfacht den Wert des Blechs, vervielfacht den Wert all ihrer Materialien, denn wenn sie auch »nur« eine »Montage-Industrie« ist, ähnlich dem Schiffbau und ähnlich der Bauwirtschaft, so steckt in jedem Wagen so viel Intelligenz, daß der Produktionswert pro Kopf der deutschen Automobilarbeiter heute 51 000 Mark im Jahr beträgt. Denn eine Tagesproduktion von 6000 Fahrzeugen (wie sie das Volkswagenwerk 1964 erreichte) bedeutet, daß rund sechsunddreißig Millionen Teile täglich auf die Sekunde genau in der richtigen Menge und Qualität am genau richtigen Ort des Fließbandes sein müssen. Werden Bolzen und Schrauben mitgezählt, so hat ein Auto aber nicht rund 6000, sondern mehr als 30 000 Teile, und nicht wenige dieser Schrauben sind im wahrsten Sinn des Wortes lebenswichtig. Da kommt es auf die Amperemeterfedern, die nur drei hundertstel Gramm wiegen, ebenso an wie auf die Ventildfedern des Motors, die sich dreißigmillionenmal und mehr zusammendrücken lassen müssen, ohne daß ihre Ausdehnung auch nur um einen Millimeter schwankt. Und ist es eine Kunst, die entsprechenden Spezialstähle für diese Federn herzustellen, und eine Kunst, sie zu erzeugen, so nicht minder, sie stets richtig einzubauen und alle Teile so, daß sie einen anstandslos funktionierenden Organismus bilden.

Die Automobilindustrie ist dennoch material- und nicht lohnintensiv, wendet etwa sechs Zehntel ihres Umsatzes für Zukäufe auf, in Westdeutschland 1964 rund 15 Milliarden Mark gegenüber den erst etwa drei Milliarden von vor 10 Jahren. Und so sagt Heinrich Nordhoff mit Recht: »Der Automobilbestand eines Landes ist zweifellos nicht nur Ausdruck eines hohen Lebensstandards und großer industrieller Potenz, sondern sehr weitgehend auch Anlaß, Förderer und Erhalter dieses Zustandes ... Das Auto ist Wunschtraum und Wirtschaftsfaktor in so vielfältiger Form wie kaum ein zweites Industrieerzeugnis.«

Und auch Wunschtraum und Wirtschaft sind nicht zu trennen: Unzählige Überstunden werden gemacht, um ein Auto kaufen und unterhalten zu können. Oft jahrelange Anstrengungen aller Art löst es aus, Sonderleistungen ohne Zahl, und was das Auto schließlich an Lebensfreude und Entspannung bringt, schlägt volkswirtschaftlich nicht minder zu Buch wie rein persönlich. Daß 1954 weniger als 4%, der neuzugelassenen deutschen Personenkraftwagen Arbeitern gehörten, 1964 aber 340/... ist zudem

ein sozialer Stabilisierungsfaktor, ist vielleicht nicht einmal unbeteiligt daran, daß es nach dem Krieg in Deutschland weniger Streiks gab als in allen Ländern der Welt.

Was allerdings voraussetzte, daß nicht nur mehr und mehr Autos, sondern die richtigen, dem Massenbedarf angepaßten Wagen gebaut wurden, daß es nach dem Krieg zur Verwirklichung der Volkswagen-Idee kam.

Ein »Wagen für alle« schwebte zwar den Konstrukteuren vor, seit es Autos gibt. Schon 1897 erklärte Ransom Olds: »Was in Europa ein Spielzeug für Nichtstuer ist, muß in unserem demokratischen Amerika den Farmer aus seiner Isolierung befreien; das muß unseren Geschäftsleuten helfen, ihren Umsatz zu steigern, und das muß unser aller Leben angenehmer machen. . .« Olds Geldgeber waren mit diesen Ansichten nicht einverstanden. Aber Henry Ford brachte am 1. Oktober 1908 sein berühmtes Standard-Massen-Modell T auf den Markt, das er 14 Jahre lang nicht veränderte und von dem er fünfzehneinhalb Millionen Stück absetzte. Und verkaufte er diese »Tin-Lizzy« zuerst für 850 \$, so seit 1910 für 690 und seit 1916 für 360 \$ oder damals 1440 Reichsmark.

Henry Fords »Modell T« war das erste leichte Auto. Es war auch das erste, das in Groß-Serien mit Hilfe von Fließbändern produziert wurde. Aber Ford gab offen zu, daß es ein Otto-Motor aus Köln-Deutz, den er 1885 reparieren sollte, war, der ihn zum Automobilbauer werden ließ, erklärte in Köln bei der Besichtigung des ersten Otto-Motors: »Auf dieser Maschine beruht meine Lebensarbeit. . .« Ford machte auch nie ein Hehl daraus, daß er 1895 eigens nach New York fuhr, um den Benz-Wagen zu studieren, der da ausgestellt war. Aber wenn in Deutschland auch die Grundlagen der Welt-Motorisierung geschaffen wurden, wenn das Otto- und das Diesel-Prinzip allen Verbrennungsmotoren ebenso zugrunde liegt wie allen Ganzmetallflugzeugen die Erkenntnisse von Hugo Junkers; so war, was Ford in Amerika gelang, in Deutschland und in ganz Europa nicht auf die gleiche Art zustande zu bringen. Denn hier wurden ja nicht nur technische Rekorde aufgestellt, sondern – besonders durch Versailles – auch alle Grenzkorrekturen geschlagen: Gab es auf den 21 Millionen Quadratkilometern Nordamerikas drei Staaten, so nach dem Ersten Weltkrieg auf den ohne Rußland knapp viereinhalb Millionen Quadratkilometern Europas dreiunddreißig.

Diese Grenzen waren weitgehend die Folgen von Kriegen, die Europa arm und die Vereinigten Staaten reich gemacht hatten. Als Ford 1913 mit der Fließband-Produktion seines »Modells T«

begann, stand ihm ein einheitlicher Markt von 97 Millionen Menschen zur Verfügung, deren Bruttosozialprodukt damals 160 Milliarden Mark oder 1650 Mark pro Kopf betrug, während es in Deutschland 50,2 Milliarden oder 766 Mark pro Kopf waren. Und selbst diesen weit geringeren deutschen Vorkriegs-Wohlstand löschten Krieg und Inflation so gut wie völlig aus.

Konnte Ford einen bereits vorhandenen Markt nutzen, so mußte in Europa also erst einer geschaffen werden – und das übersah Andre Citroen, der 1919 erstmals in Europa Autos auf »amerikanische Art«, d. h. nicht länger »einzeln«, sondern im Fließbandverfahren herstellte. Citroen war 1912 in den USA gewesen, war während des Krieges als Mitglied einer französischen Militärmission nach Detroit gekommen und hatte dann mit Hilfe von Staatskrediten im Pariser Vorort Javel eine Fabrik gebaut, die Massen-Fabrikationsmethoden auf die Granatenherstellung anwandte. Um seine 20000 Arbeiter auch nach Kriegsende zu beschäftigen, ließ Citroen den »5 CV« entwerfen, einen Kleinwagen, dessen Produktion 1919 mit 30 Stück täglich begann und von dem schließlich 400 täglich erzeugt wurden.

Aber Citroen baute über 20 verschiedene Modelle. Keines, das grundlegend Neues bot, alle zwar mit interessanten technischen Neuerungen, aber keines revolutionär. Citroen war ein Reklame-Genie. Er ließ als erster seinen Namen mit Flugzeugen an den Himmel schreiben, mietete den Eiffelturm für eine Lichtreklame, verkaufte als erster Autos mit Hilfe von Filmstars und finanzierte die erste Sahara-Durchquerung und die erste Trans-Asien-Autoexpedition. Citroen gab dem französischen Patriotismus neue Nahrung und lebte von ihm. Aber es gab nur 40 Millionen Franzosen, und auch in dem riesigen französischen Kolonialreich konnten praktisch nur Franzosen Autos kaufen. Seinen Markt aber durch internationale Exporte nennenswert zu vergrößern, gelang Citroen nicht. Und so fiel er der Weltkrise der dreißiger Jahre zum Opfer: Am 28. Februar 1934 konnten zwei Wechsel von zusammen kaum 10 000 Mark nicht eingelöst werden. Die Firma wurde von Citroens größten Gläubigern, der Michelin-Reifenfabrik und der Bank Lazard Freres, übernommen, und als Andre Citroen ein Jahr später starb, brachte ihn ein Renault auf den Montparnasse-Friedhof.

Citroens Versagen bewies, daß Reklame nicht genügt. Daß europäische Auto-Erfolge nur international zu erringen sind und ein Produkt voraussetzen, das bietet, was andere nicht zu bieten haben. Aber Citroens Konkurs bedeutete nicht, daß ein echter Volkswagen keine Chancen hatte, und so gaben Leute wie Ferdi-

nant *Porsche* ihre Versuche, ein europäisches Massen-Auto zu schaffen, keineswegs auf.

1875 in Maffersdorf bei Reichenberg in Böhmen geboren, war Porsche einer der genialsten Konstrukteure seiner Zeit, hatte er schon 1910 die »Tulpenform«, eine aerodynamische Karosserie, geschaffen. Alles andere als ein verkannter Erfinder, wurde er 1932 Vorstandsmitglied der Daimler-Motoren AG und baute da Kompressor-Rennwagen, die weltweit Siege errangen. Bei Daimler schuf Porsche nicht weniger als 21 Personen- und 14 Lastwagen-Typen, und auch das eigene Konstruktionsbüro, das er 1930 in Stuttgart eröffnete, hatte über Auftragsmangel nicht zu klagen, hier wurde u. a. der 5-Liter-Rennwagen der Auto-Union entwickelt. Aber Ferdinand Porsche dachte wie Ransom Olds: Das Auto mußte ein echter Helfer der Menschheit werden. Was auch ihm vorschwebte, war ein »Volkswagen«. Bereits 1922 redete er von ihm. 1932 machte er für Zündapp in Nürnberg die ersten Entwürfe. Und im Januar 1934 schrieb er: »Ich verstehe unter einem Volkswagen kein Kleinfahrzeug, das durch künstliche Verringerung seiner Abmessungen, seiner Leistungen usw. die Tradition der bisherigen Erzeugnisse nach der Storchschnabelmanier weiterführt. . . , sondern. . . um ein vollwertiges Gebrauchsfahrzeug zu einem Volkswagen zu machen, bedarf es grundsätzlich neuer Lösungen. . . « Diese Sätze stehen in einem Expos für Adolf Hitler. Denn auch der hatte bereits 1924, in Landsberg, von der »Brechung des Kraftfahr-Privilegs durch eine Volkswagen-Idee« geredet und der stellte im Februar 1933 auf der Berliner Automobilausstellung ein »Sieben-Punkte-Programm der Volksmotorisierung« auf. Adolf Hitler war ein »Auto-Narr«: Die Münchner Daimler-Benz-Filiale befand sich im Haus der Druckerei Müller, in der der »Völkische Beobachter« gedruckt wurde, und so kaufte er hier den ersten Mercedes der Partei. Und da wurde Jakob Werlin, der Leiter dieser Filiale, sein Berater in Motorisierungsfragen und schließlich 1942 »Generalinspektor für das Kraftfahrwesen«, der nur Hitler persönlich unterstand. Werlin verkaufte teure Autos. Er wurde 1934 in den Vorstand von Daimler-Benz berufen, war aber überzeugt, daß ein »Volkswagen« seiner Firma keineswegs schaden, ihr im Gegenteil nur Nutzen bringen könne: Das Interesse, das billige Produkte wecken, führt stets dazu, daß man bessere will. Es konnte nur einen »Volkswagen« in Deutschland geben, für mehr reichte der Markt nicht. Aber zwischen dem VW und der höchsten Spitzenklasse war Platz für eine Menge Autos, die dem wirtschaftlichen Emporsteigen des Käufers entsprachen.

Jakob Werlin war der geistige Vater des Volkswagenwerkes. Er brachte im September 1933 Porsche mit Hitler im Berliner Kaiserhof zusammen. Porsches Ideen wurden akzeptiert. Aber eine staatliche Automobilfabrikation zog Hitler damals noch nicht in Betracht. Der Volkswagen sollte eine »Gemeinschaftsarbeit der deutschen Automobilindustrie« werden, und deshalb wurde der Reichsverband der Deutschen Autoxmobilität in Berlin eingeschaltet. Es war dieser Verband, der Porsche den Auftrag erteilte, binnen zehn Monaten und mit Kosten von höchstens 20000 Mark monatlich drei Prototypen eines Wagens herzustellen, der nicht mehr als sieben Liter Benzin für 100 km brauchte, bequem vier Personen Raum bot und weniger als 1000 Mark kostete.

Was damals alle Automobilfabrikanten dachten, faßte der alte Geheirrat Opel in die Worte: »Ein wundervoller Auftrag! Sie werden zehn Monate darüber brüten. Sie kriegen das gut bezahlt. Und dann werden Sie einsehen, daß es nicht geht, und eine lakonische Meldung nach oben machen!«

Und das zu sagen, war ein schwerer psychologischer Fehler. Denn das beleidigte Porsche, beleidigte vor allem auch seinen Ehrgeiz als Ingenieur, und überdies wußte er, daß James Mooney, der damalige Europa-Chef von General Motors, Hitler einen Opel »Volkswagen« angeboten hatte, der 800 Mark kosten sollte. Hintenherum wurde Porsche auch von anderer Seite geraten, »irgend etwas« zu entwerfen, damit man die Sache vergessen könne. Und das veranlaßte ihn, etwas ganz Besonderes zustande zu bringen, obwohl er in seiner Garage am Feuerbacher Weg in Stuttgart arbeiten mußte und dort, außer einer Shapingmaschine, an Werkzeug nur besaß, was auch jeder bessere Bastler besitzt. Porsche brauchte deshalb auch statt zehn Monaten zweieinhalb Jahre, ehe er am 12. Oktober 1936 seine drei Prototypen ablieferte. Aber denen lag eine einmalige Konstruktion zugrunde. Das waren Wagen, die durch die unabhängige Torsionsstabfederung der vier Räder eine unübertroffene Straßenlage hatten und im Verhältnis zur Motorleistung leichter als irgendein anderes Auto waren. Die dadurch und durch ihre neuartige Form tatsächlich mit siebeneinhalb Litern Treibstoff pro 100 Kilometer auskamen und die keine Garage brauchten, weil der luftgekühlte Heck-Motor unempfindlich gegen jede Temperatur war, Luft ja weder kochen noch einfrieren kann.

Und so begannen im Herbst 1936 die Test-Fahrten des RDA. 800 Kilometer täglich mußten die drei »Maikäfer« zurücklegen, Landstraßen mit mittleren und starken Steigungen wurden be-

fahren, kurvenreiche, im Winter vereiste Schwarzwaldstrecken, zu Kilometer voller Schlaglöcher und jeden Nachmittag dann die 446 Kilometer Autobahn von Stuttgart über Bruchsal nach Bad Nauheim und zurück. Da brachen Schalthebel, Pleuelstangen und Kurbelwellen. Da verschlissen die Bremsen, verbrannten Ventile und eine Vorderachse löste sich vom Rahmen. Aber nachts wurde repariert, was an Schäden tagsüber genau registriert worden war, und die Quälerei hörte nicht auf, ehe jeder VW 50000 Kilometer hinter sich gebracht hatte. Und dann mußte Ingenieur *Vorig* (der nach dem Krieg Geschäftsführer des Automobilindustrieverbandes wurde) in seinem Bericht zugeben: »Das Fahrzeug hat Eigenschaften gezeigt, die eine Weiterentwicklung empfehlenswert erscheinen lassen. . .« Die zahlte nun der Staat, und Ferdinand Porsches Konstruktionsstab konnte auf fast 100 Leute vergrößert werden. In Stuttgart-Zuffenhausen entstand eine Privatfabrik, in der Porsche ungehemmt experimentieren konnte. Die Konstruktionsarbeit und die Versuche bis zum serienreifen VW kosteten rund 30 Millionen Mark, zehnmal soviel, wie heute im Durchschnitt für eine Neuentwicklung ausgegeben wird. Nun wurden bei Daimler-Benz 30 Test-Wagen gebaut, in einer Kaserne in Kornwestheim ein »Versuchs-Hauptquartier« eingerichtet. Porsches Sohn Ferry übernahm das Kommando über 200 Test-Fahrer und organisierte 1937 die gewaltigste Zerreißprobe der Automobilgeschichte. Jeder Wagen legte 80000 Kilometer zurück. Das waren insgesamt 2,4 Millionen Kilometer oder der sechzigfache Äquatorumfang, die auftragsgemäß mit allen Unarten von Neulings-Fahrern absolviert wurden. Es erwies sich, daß den VW niemand und nichts umzubringen vermochte. Aber es zeigte sich ebenso, daß keine der deutschen Automobilfabriken diesen Wagen bauen wollte. Allen schien das Risiko zu groß.

Und so gab Hitler der Deutschen Arbeitsfront den Auftrag, das Volkswagen-Projekt im Rahmen von »Kraft durch Freude« zu realisieren. Hitler hatte die Macht angetreten, als es sechseinhalb Millionen Arbeitslose in Deutschland gab. Er hatte die Autobahn bauen lassen, um die Wirtschaft anzukurbeln, und wenn 1935 die ersten 112 Kilometer dem Verkehr übergeben wurden, so waren bei Kriegsausbruch 3488 Kilometer fertig, während es in den USA damals nur 1204 Kilometer gab. Aber dort kam nun auf je vier Einwohner ein Kraftfahrzeug, in Deutschland eines auf je sechzig. Hitler wußte, daß die Autobahnen nur Sinn hatten, wenn sie intensiv benutzt wurden, und daß nicht der Straßenbau, sondern die Automobilindustrie die entscheidenden Wirtschafts-Impulse zu geben vermochte. Und so setzte er als »Anfangs-Jahrespro-

duktion« 500 000 Volkswagen fest. So bald wie möglich sollte die Produktion auf eine Million jährlich gesteigert werden und die zu hauende Fabrik von vorneherein diese Kapazität haben, während 1938 die deutsche Gesamt-Kraftwagenerzeugung 277 000 betrug. Der Preis des Volkswagens sollte 990 Mark betragen, denn damals verdienten in ganz Deutschland nur 122 000 Personen tausend Mark monatlich und insgesamt 407 000 brachten es auf 650 Mark. Auch dachte Hitler nicht an Export. Er machte sich keine Sorgen um den Kundendienst. Aber er glaubte, durch Massenproduktion auf »amerikanische Art« und durch Ausschalten des Handels auf diesen Preis zu kommen: Wer eifien VW wollte, klebte Marken, fünf Mark die Woche. »Kraft durch Freude« baute das Auto und lieferte es aus. Alle »kostspieligen Umwege« waren gespart. Der Arbeitsfront-Chef Ley beauftragte Dr. Bodo Lafferentz, der heute (mit einer Tochter von Siegfried Wagner verheiratet) bei Radolfzell am Bodensee lebt, mit der Durchführung des Projekts. Wenn der bewegte seit Jahren Hunderttausende, charterte Schiffe und ließ eigens Schiffe für sie bauen, setzte Extrazüge und Omnibusse in Bewegung und organisierte Völkertreffen, war Leiter des KdF-Amtes »Reisen, Wandern, Urlaub«. Und Dr. Bodo Lafferentz war ein Organisator, wie es nur ganz wenige gibt, und überhaupt ein ganz ungewöhnlicher Mann, von dem alle, die damals mit ihm zu tun hatten, sagen: Ohne Lafferentz wäre das Volkswagenwerk trotz Führerbefehl nie fertiggeworden und wohl erst gar nicht begonnen worden. Deutschland nämlich war eine Diktatur besonderer Art: Als Hitlers Volkswagen-Stadt gebaut werden sollte, verweigerte der zuständige Regierungspräsident die Genehmigung, weil es »auf dem platten Land keine dreistöckigen Häuser geben darf«. Der junge österreichische Architekt Peter Koller, der die neue Stadt plante, fand ebensowenig Hilfe bei der Reichsbahn-Direktion (und der Bahnhof Wolfsburg blieb bis 1957 eine kleine Holzbaracke), und als er im Juli 1938 endlich alle bürokratischen Hindernisse überwunden hatte, wurde der Bau des Westwalls befohlen, und so gut wie alle Bauarbeiter wurden dorthin dienstverpflichtet.

Aber schon an der Standort-Wahl schien ja das ganze Projekt zu scheitern. Lafferentz hatte sich in ein Flugzeug gesetzt und sich alle möglichen Standorte aus der Luft angesehen. Das Ruhrgebiet kam nicht in Frage, weil es da zwar Kohle und Stahl, aber nirgends Platz für ein Werk der befohlenen Ausmaße gab. Oberschlesien lag zu peripher. Hier klappte dieses nicht und da jenes, und so entschloß sich Lafferentz schließlich für das Gebiet von Wolfsburg: Da gab es die Haupt-Eisenbahnlinie Berlin—Hanno-

»Sie finden kein Werk vor, höchstens ein paar große Gebäude«, wurde Nordhoff gewarnt, als man ihm die VW-Leitung antrug (oben: Wolfsburg Hallen nach Kriegsende). Heute verläßt hier alle acht Sekunden ein Wagen die Endbänder (unten).

ver—Köln. Da kam der Mittelland-Kanal vorbei, der im Oktober 1938 eröffnet werden sollte. Da wurde ganz in der Nähe, in Salzgitter, auf eigener Erzbasis, eines der modernsten Hüttenwerke der Welt gebaut, und da war auch die Autobahn in der Nähe, auf der man die Wolfsburger Produktion in alle Richtungen verteilen konnte. Denn wenn Wolfsburg heute zehn Autominuten von der Zonen-Grenze entfernt liegt, so lag es damals im Zentrum Deutschlands.

Aber gegen diesen Standort war nicht nur der Graf von der Schulenburg, dem das Gelände gehörte und der mit dem aus dem nahen Fallersleben stammenden Reichsminister für Raumordnung, *Kern*, befreundet war. Auch *Pleiger*, der Salzgitter aufbaute, war dagegen, dagegen war die Luftwaffe, waren drei Dutzend andere Behörden. Lafferentz setzte sich durch. Er überspielte die Vierjahresplan-Leute und alle anderen Gegner des Projekts, bekam sogar Devisen für die benötigten amerikanischen Maschinen. Am 26. Mai 1938 legte Hitler den Grundstein des Volkswagenwerkes. Und als die Bauarbeiter zum Westwall kommandiert wurden, schickte Lafferentz auf eigene Faust Werber nach Sizilien. Ohie sich mit dem Auswärtigen Amt oder anderen »Zuständigen« herumzuschlagen, schuf er »direkt« Abhilfe, sicherte er sich auch Arbeitskräfte in Holland und benutzte seine KdF-Züge, um sie nach Wolfsburg zu bringen. Trotz des Westwalls waren so im Februar 1939 mehr als 5000 Leute beim Werksbau eingesetzt, die in zwei Schichten täglich ≈ 000 Kubikmeter Kies und 12 000 Sack Zement verarbeiteten.

Auch das Baumaterial hatte Lafferentz »organisiert«. Und so stand bei Kriegsausbruch das Kraftwerk, waren da 70000 der heute 270000 Kilowatt installiert, die auch die ganze Stadt mitversorgten. Da standen Gebäude, die abzugehen eineinhalb Stunden erforderte: Ein Werk aus einem Guß, 1 300 Meter lang, 300 Meter breit. Ein Werk, das man von einem Ende zum andern im Auto durchfahren konnte, 250000 Produktions-Quadratmeter unter einem Dach. Produktion und Verwaltung direkt gekuppelt. 19 Treppenhäuser mit 19 Portalen. Fließbänder, doppel- und viergleisig nebeneinander. Eine Preßhalle mit Unterkeller-Fußböden, die allein 30000 Kubikmeter Stahlbeton erforderten, denn sie besaß sechs Meter in die Tiefe reichende Fundamente. Ein eigener Werkschiffhafen war entstanden, der nie zufriert, weil das Kraftwerkskühlwasser hier zurückfließt, und in dem lagen nun bis zu 25 Tausendtonnen-Kähne gleichzeitig. Maurer, Anstreicher, Elektriker und Monteure arbeiteten nebeneinander; während am Ende einer Halle noch die Fenster eingesetzt wurden, standen am

Anfang schon die Maschinen. Und das waren die modernsten Maschinen der Welt, aufgestellt nach den neuesten Erkenntnissen der amerikanischen Automobilindustrie. Denn Lafferentz hatte auch eine »KdF-Reise« in die Vereinigten Staaten organisiert: Mit Jakob Werlin und Ferdinand Porsche war er Geschäftsführer der von der Deutschen Arbeitsfront gegründeten »Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagens m.b.H.«. 'Wie Werlin war er sicher, daß es in Detroit eine Menge Deutschstämmige und Deutschsprechende gab, die als Ingenieure in großen Autofirmen arbeiteten, und die sollten zur Rückkehr nach Deutschland veranlaßt werden. Und nur in Amerika gab es ja eine Massenproduktion, wie sie für Wolfsburg vorgesehen war.

Während Porsche sich mit Henry Ford und anderen Auto-Größen unterhielt, suchten Lafferentz und Werlin erfahrene Produktions-Fachleute. Stießen dabei auf Konkurrenten, die Deutsch-Amerikaner für Salzgitter anzuwerben trachteten. Es gab Göring-Telegramme und Proteste der deutschen Botschaft, aber Lafferentz setzte sich auch hier durch - und das sollte 1945 Wolfsburg retten. Denn die meisten der etwa drei Dutzend Ingenieure, die von Detroit nach Wolfsburg übersiedelten, hatten in den USA geborene Kinder. Wer in Amerika geboren ist, bleibt bis zu seiner Volljährigkeit Amerikaner, soll, wenn er eine andere Staatsangehörigkeit wünscht, das selber entscheiden. Wenn es 1945 aber keine »Amerikaner« in Wolfsburg gegeben hätte...

Das Volkswagenwerk war bei Kriegsausbruch so gut wie fertig, aber Autos wurden hier insgesamt 72000 erzeugt: 5 500 Kübelwagen auf VW-Chassis und 17000 Schwimmwagen, die Porsche Über Nacht konstruiert hatte. Die Front schrie nach diesen Fahrzeugen. *Rommel* erklärte: »Tausend Volkswagen - und Ägypten und der Suez-Kanal sind uns sicher 1« Aber er bekam sie sowenig wie die in Rußland kämpfende Truppe. In Wolfsburg wurden Flugzeugteile erzeugt, eiserne Öfen, schließlich Panzerfäuste. Alles mögliche, was *jede* Fabrik erzeugen konnte, während hier die komplette Ausrüstung zur Herstellung eines Fahrzeugs stand, wie es kein zweites ab.

Ind inzwischen nahmen die Luftangriffe zu, sank die Beschäftigtenzahl von 14000 auf 9000. Die Pressen der Halle II wurden in riesige Stein-Sarkophage eingemauert, die Werkzeugmaschinen ins Untergeschoß gebracht. Aber dann sollten sie in ein aufgegebenes französisches Erzbergwerk in Longwy, nahe der belgisch-luxemburgischen Grenze, verlagert werden. Die Wolfsburger riefen Professor Porsche zu Hilfe. Denn wenn es zu dieser »Aktion Erz« kam, war es ihrer Meinung nach für immer mit dem

Volkswagen vorbei. In Longwy hing alles vom Funktionieren der Klima-Anlagen ab, wenn die ausfielen, bezogen sich die Maschinen binnen Stunden mit einer Rostschicht. Zur Invasion würde es trotz des Atlantikwalls kommen. Und was dann? Porsche wußte das auch. Aber alles hier im Bombenhagel stehen lassen?

Da gab es Tanzsäle in der Umgebung, Scheunen, Schulen mit Turnhallen. Porsche wurde der Plan gezeigt: Verlagerung der Zahnräder- und Getriebefabrikation in die Kartoffelflocken-Fabrik von Neindorf, nur 15 Kilometer von Wolfsburg. Motorenteilfertigung in den Baracken von Soltau, an einem sichtsicheren Waldrand. Vorderachse und Lenkungsteile konnten aus einer Scheune bei Fallersleben geliefert werden und die Leichtgehäuse-teile aus Lüneburg. Montage im Untergeschoß des Wolfsburger Werkes und Pressenbetrieb ohne Entfernung der Schutzmauern, das ging, das hatte man ausprobiert. Die Produktion konnte zusammenschumpfen auf die einer Dorfschmiede. Aber solange die Maschinen erhalten blieben, würde der Wagen eines Tages doch gebaut werden.

Und so kam es. Nur zzo Maschinen, die bereits unterwegs waren, gingen nach Longwy - und wurden gerade aufgestellt, als die Amerikaner das Bergwerk besetzten. Wolfsburg jedoch war 1945 zwar schwer angeschlagen, aber produktionsfähig. Denn auch hier waren Hitlers Zerstörungs-Befehle nicht ausgeführt worden. Bernhard *Hein* - den Professor Porsche 1938 im Volkswagenwerk eingestellt hatte, der die Energie- und Wasserversorgung einrichtete half, später die gesamte Fabriksinstandhaltung leitete und führend am Werksausbau und der Errichtung der Werke Hannover und Kassel beteiligt war - Heiny hatte den Super-Patrioten gespielt und den Nazi-Fanatikern erklärt, am Endsieg zu zweifeln sei Landesverrat. Dann brauche man das Werk wieder und »vorübergehend« könne man es durch den Ausbau von Maschinenteilen unbrauchbar machen. Die Sprengladungen wurden entfernt, wichtiges Material in den Kabelkanälen versteckt. Dann verschwanden die letzten »Braunen« und eines Tages war der Krieg aus.

Damit aber begann die Bedrängnis erst richtig. Bei Kriegsende hatte Wolfsburg 26000 Einwohner. Aber mehr als 13000 waren Fremdarbeiter, darunter gut 11000 Russen und Polen. Unter denen gab es vielleicht tausend, die die Deutschen haßten. Aber diese rissen andere mit, und da wenige Kilometer östlich die Rote Armee stand, wurde beschlossen, sie herbeizurufen, das Werk und die Stadt auszuplündern und dann in Brand zu stecken.

Die Rote Armee kam nicht, denn Wolfsburg lag im Raum der Amerikaner. Aber die Amerikaner kamen ebenfalls nicht, denn auf deren Generalstabskarten gab es eine »Stadt des KdF-Wagens« (wie Wolfsburg damals hieß) nicht. Besetzt wurde nur Fallersleben, da residierte der Leutnant John *Whistler* mit elf GIs und einem Panzerwagen.

Die fremden Barackenbewohner hatten inzwischen die Stacheldrahtzäune niedergetreten und, als niemand sie hinderte, rasch erkannt, daß sie hier nun ungestraft alles tun konnten. Doch gab es auch andere, und der Holländer Abraham de *Groot* bildete aus 1 ,andsleuten einen Stoßtrupp, Franzosen traten an die Seite des Werksschutzes, und da halfen auch Russen Ordnung halten. Aber die übrigen hatten ein Schnapslager entdeckt und waren in der Mehrzahl. Jeder Widerstand war sinnlos. Und so wurde hemmungslos zerstört und sinnlos geraubt.

Die VW-Arbeiter »plünderten mit«: Sie wußten am besten, wo es etwas zu holen gab, und so türmten sich bald die Schreib- und Rechenmaschinen, die Fernsprechapparate, Elektromotoren und Werkzeuge im Kraftwerk, das noch Kohlen hatte und arbeitete: An laufende Maschinen geht kein Plünderer heran. Da war das Werksgut sicher. Im Schutz der Turbogeneratoren ruhte das für den Wiederbeginn Unentbehrliche.

Aber inzwischen hatten die echten Plünderer gesehen, daß im Werk wenig Interessantes zu holen war, und nun kamen die Häuser in Wolfsburg an die Reihe. Wer konnte, flüchtete in den Wald. Und nun schien es sicher: Sobald alles leergeraubt war, wurde die Stadt angezündet. Nachts brannte das so schön. Und da wurde auch die »Zwingburg« gesprengt, das Werk, in dem man hatte arbeiten müssen: Polen entdeckten die ausgebauten Sprengladungen und legten neue Zündleitungen. Wer von den Deutschen sich jetzt noch auf die Straße wagte, war praktisch ein toter Mann. Aber da gab es einen Rot-Kreuz-VW, und so fuhren zwei Ingenieure, die 1938 aus Detroit nach Deutschland zurückkehrten, nach Fallersleben, um die Amerikaner zu holen. Der Leutnant Whistler war nicht da. Sie suchten ihn überall, fanden ihn schließlich nicht weit vom Wolfsburger Barackenlager, flehten ihn um Hilfe an. Aber der sagt dreimal kurz hintereinander: »Nein! Nein! Nein!« Und sagt: »Das ist eine Suppe, die habt ihr euch selber eingebrockt, ihr Deutschen! Nun löffelt sie auch aus. Die Russen sind unsere Verbündeten. Was ihr denen angetan habt, das habt ihr uns angetan!« Die zwei Deutschen geben nicht auf. Aber der Amerikaner steigt in seinen Jeep und fährt ab. Und da hat der, der in Detroit heiratete und dessen amerikanische Frau

bei einem Bombenangriff umkam, eine Eingebung, da läuft der neben dem Jeep her, obwohl Whistler zur Pistole greift, und keucht: »Wenn Sie uns Deutschen nicht helfen wollen, so lassen Sie doch wenigstens ihre eigenen Landsleute nicht zugrunde gehen!« Der Amerikaner fährt weiter, glaubt an eine Finte. Aber dann bremst er, um zu hören, was diese blutigen Heinis sich nun wieder ausgedacht haben, und man erklärt ihm: Oben auf dem Steinkerberg leben zwei Dutzend amerikanische Kinder. Kinder von deutschen Auswanderern, die wieder Deutsche wurden oder immer Deutsche blieben, deren Kinder aber in den Staaten geboren sind. Die also amerikanische Staatsbürger sind. Mädchen darunter, wie sie den Russen besonders gut gefallen... Der Leutnant Whistler sagt leise: »Wenn das wahr ist. . .« Und ist sich seiner Verantwortung bewußt: Das Volkswagenwerk, die Stadt Wolfsburg, die Deutschen - »so what ... « Aber zo amerikanische Kinder! Und er fährt, so schnell er kann, nach Fallersleben und kommt mit seinen Leuten und dem Panzerwagen wieder und fährt durch die Stadt und fischt sich einen Polen und einen Russen aus der Meute, die Maschinenpistole im Anschlag, und läßt die über den Lautsprecher verkünden, daß auf Plündern der Tod steht und daß, wer nach 20 Uhr auf der Straße gesehen wird, ohne Anruf erschossen wird.

Elf GIs gegen 13 000 Meuterer, das hilft natürlich auf die Dauer nicht. Aber daß es hier Amerikaner gibt, verblüfft die Baracken-Insassen. Und Leutnant Whistler läßt sich zu den amerikanischen Kindern führen und sagt jedem von ihnen: »Du hast die Stadt gerettet! Dir geschieht nichts. Denn mich hat der Präsident Roosevelt geschickt!« Die Kinder verstehen ihn nicht. Aber die Nacht bleibt ruhig. Und morgen sollen die »Amerikaner« evakuiert werden. Und so beginnt das Ringen um die Stadt und um das Werk von neuem. Nun versuchen es der katholische Ortspfarrer und ein französischer Priester des Lagers. Leutnant Whistler aber sagt: »Ich habe getan, was ich konnte.« Er weigert sich, mehr zu tun. Und da sagt der Franzose: »Wenn Sie diese Stadt opfern, opfern Sie auch mich, denn ich bleibe bei den Menschen, die mich stets menschlich behandelt haben. Und da opfern sie einen Verbündeten. .

Und so telefoniert der Leutnant. Und am Abend fahren 80 Sherman-Panzer in Wolfsburg ein, wird die Stadt von 200 Mann besetzt. Und ist gerettet, obwohl die Amerikaner nicht lange bleiben, Niedersachsen zur britischen Zone gehört, das Volkswagenwerk »britische Kriegsbeute« ist.

Daß diese »Naziburg« total demontiert und die Fundamente ge-

sprengt werden würden, schien klar. Aber ein Engländer, der 1945 nach Wolfsburg kam, berichtet: »Das größte Problem waren die Lager der Fremdarbeiter, in denen chaotische Zustände herrschten. Das Werk lag still. Was die Bomben übriggelassen hatten, war von den rachesuchenden Zwangsarbeitern verwüstet... Der kommandierende Offizier hatte rings um das Werk Posten aufgestellt, um weitere Plünderungen zu verhindern. . . , und eines Tages baten ihn einige Deutsche, ehemalige Ingenieure, das Werks-gelände betreten und ihre dort zurückgelassene persönliche Habe, vor allem ihre Arbeitskleidung, zusammensuchen zu dürfen. .

»Der Offizier war fast erfreut, diese kleine, abgerissene Truppe von Volkswagen-Angestellten zu sehen. Sie waren Techniker und konnten helfen, die Fahrzeuge seiner Einheit instand zu halten... Als der Dolmetscher ihnen dieses Angebot übersetzte, leuchteten die Augen dieser Männer auf. Denn was sie da hörten, war mehr, als sie erwartet hatten. Sie durften nicht nur das Werk betreten, hier gab es sogar Hoffnung auf Arbeit. . .« - »Und sie schufteten wie begnadigte Todeskandidaten für einen warmen Schlag aus der britischen Feldküche und hin und wieder ein paar Zigaretten. Sie buddelten Drehbänke und Bohrmaschinen aus dem Schutt. Sie brachten die britischen Fahrzeuge so tadellos in Schuß, daß sich die Kunde von ihrem Können bald in der Rheinarmee des Marshalls Montgomery herumsprach. Von überallher wurden lädierte Kübel und Laster nach Wolfsburg gebracht, und im 1 Irbst 1945 war der Andrang so groß, daß beschlossen wurde, eine ganze Werkstatt-Kompanie der britischen Armee im Volkswagenwerk zu etablieren. . .«

Deren Kommandeur war der Major Irvin *Hirn*, im Zivilberuf Optiker in London. Der hatte im Krieg Beute-VWs schätzen-gelernt, und als er bei der Werksbesichtigung Stapel von Volkswagen-Teilen herumliegen sah, tat er den entscheidenden Auspruch: »Might even build a few cars . . .« - »Wir könnten sogar ein paar Autos zusammenbauen.. .« Und bereits im Kapitulationsjahr 1945 wurden in Wolfsburg tatsächlich 713 Volkswagen gebaut. Zwei Jahre später, als Opel ganze 20 PKWs zustande brachte und Daimler-Benz insgesamt x 300 Kraftfahrzeuge, waren es 8987. Da war ausgerechnet das Volkswagenwerk, das noch nie einen Personenkraftwagen hergestellt hatte, die erste deutsche 1 abrik, die nach dem Krieg Autos zu bauen vermochte.

Und die Produktion *wuchs*, weil niemand das Werk haben wollte: Nur zur Herstellung von Volkswagen war es zu gebrauchen, aber das »British Intelligence Objectives Sub-Committee« gab den »BIOS-Final Report No. 998 ITEM No. ig« heraus, der

auf 137 Seiten das Resultat der »Investigation into the Design and the Performance of the Volkswagen or People's Car« enthält und dessen Quintessenz lautet: Als militärisches Fahrzeug brauchbar; für Zivilzwecke zu primitiv; um Publikums-Anforderungen zu entsprechen zu viele Änderungen nötig, da es sich ja um ein Vorkriegs-Modell handelt. Die britische Militärregierung in Deutschland versuchte es trotzdem auch noch mit der »Society of Motor Manufacturers and Traders«, dem Verband der englischen Automobilindustriellen und Händler, und auch der erklärte 1946 kategorisch: »Kein Geschäft, diese motorisierte Schildkröte.« Dessen Experten schrieben: »In Leistung und Anlage hat dieses Fahrzeug keinerlei Anziehungskraft auf den durchschnittlichen Autokäufer. Es ist zu häßlich und zu laut.., und solch ein Wagen-Typ könnte, wenn überhaupt, höchstens zwei oder drei Jahre lang populär bleiben. Die kommerzielle Herstellung wäre also ein durchaus unwirtschaftliches Unternehmen. und deshalb ist auch eine Konkurrenz auf den Weltmärkten nicht zu fürchten, falls dieses Auto in Deutschland hergestellt wird.. Binnen drei Jahren war es Englands schärfster Konkurrent. Denn die britischen Besatzungsoffiziere in Deutschland waren anderer Meinung - und vor allem, weil sie aus England keine Autos mehr bekamen: Autos waren nach dem Zweiten Weltkrieg Mangelware. Englands Automobilfabriken waren nun vollauf damit beschäftigt, Devisen zu verdienen, und jedes exportierte Auto bedeutete Brot und Speck für das hungernde Land. Der Krieg war nun Gott sei Dank zu Ende, und so sollten die Militärs sehen, wie sie sich motorisierten. Oder da sollten sie zu Fuß gehen. Und so geschah das Erstaunliche: Die Engländer brachten Kohle aus Bochum in Lastwagen nach Wolfsburg. Meist so hintereinander, denn die Eisenbahn funktionierte lange nicht und der Mittelland-Kanal war durch Wracks und gesprengte Brücken unbenutzbar. Und so waren es hier englische Pioniere, die die Wasserstraße entrümpelten. Da beschrieb Wing-Commander Richard H. *Berryman*, der für die Alliierte Kontrollkommission zuerst in Salzgitter und dann in Wolfsburg tätig war, im Juni 1965 in »Safer Motoring«, wie er durch das Geschenk eines Volkswagens einen englischen Eisenbahn-Offizier veranlaßte, einen für Berlin bestimmten Kohlenzug »irrtümlich« in Wolfsburg entladen zu lassen, und wie auf ähnliche Weise noch »viele Probleme geregelt« wurden. Da weigerten sich die Engländer z. B. sogar, französische Spezialmaschinen, die klar »verlagert« waren, ihren Verbündeten zurückzugeben, lehnten sie eisern auch alle sowjetischen »Entnahme«-Wünsche ab. Denn durch Wolfsburg verfügte

die britische Militärregierung nicht nur über Autos für ihr eigenes Personal. Da besaß sie so auch ein begehrtes Tauschmittel.

Aus der britischen »Reparaturwerkstatt« (die hier offiziell bis 1951 bestand) war also unversehens eine Automobilfabrik geworden - und zwar eine deutsche, denn bereits am 22. August 1945 erteilten die Engländer einen »Permit«, dessen Übersetzung lautet:

»Hannover 621 163

Betr.: Langfristiges Fertigungsprogramm

229/MilGov/IND 76/11
zz. August 1945

VOLKSWAGENWERK WOLFSBURG

i. Mit der Durchführung nachstehenden Fertigungsprogramms ist sofort zu beginnen:

2. Dringlichkeitsstufe (i) ⁵⁰⁰ Postlieferwagen
 - (i) 200 Halbtonnen-Anhänger für Heereszwecke (Farbe: Normalfarbe des britischen Heeres)
 - (z) 500 Halbtonnen-Anhänger für Postlieferwagen (Farbe: rot für Reichspost)
 - (z) 20000 Volkswagen, Typ 60 mit Anhängervorrichtung.
3. Fahrzeuge der Dringlichkeitsstufe (i) sind sofort herzustellen. Nach Fertigstellung ist mit dem Bau des Typs 60 zu beginnen. Falls möglich, kann der Bau dieser Typen nebeneinander laufen.
 - . Die Vereinnahmung der gefertigten Fahrzeuge obliegt-- dem R.A.O.C. (brit. Heereszeugwesen).
 - . Auf Grund dieses Schreibens sind Sie befugt, die zur Durchführung des Programms erforderlichen Rohmaterialien, Teile, Brennstoff und Kraftstrom zu beschaffen.

gez. Unterschrift
für Lieutn. Colonel S.O.I. Industry
Military Government
HANNOVER REGION

1 tannover

1 PCM/vM

befugt... Rohmaterialien zu beschaffen.. »Was das 1945)edeutete und was das noch Jahre später bedeutete, als z. B. »)er Landrat des Kreises Gifhorn« am 26. September 1947 dem Volkswagenwerk 50 Kilo Schmierseife zuteilte, sieben Gramm pro Kopf der Belegschaft, das kann sich heute kaum noch jemand vorstellen. Denn wenn ein Betrieb nicht demontiert wurde, hieß

das nicht, daß er auch arbeiten durfte. Und wenn er eine Produktionserlaubnis bekam, so bedeutete das nicht automatisch auch eine »Beschaffungs-Befugnis«.

Solch eine Befugnis zu nutzen, stellte allerdings außerordentliche Anforderungen. So ergab sich sehr bald die Frage der Werksleitung: Major Hirst war ein tüchtiger Offizier und ein unbestechlicher Verwalter, geradezu ein Ehrlichkeits-Fanatiker. Da waren andere tüchtige Offiziere wie Captain *Brjce*, Major *Melnes* und der erwähnte Wing-Commander Berryman. Da waren wahre Helden der Arbeit wie die Produktionsleiter *Brormann* oder Otto *Hohne* und der Einkaufschef Julius *Paulsen*. Aber was fehlte, war ein echter Chef. Als deutscher Treuhänder war Dr. Karl *Münch* eingesetzt worden. Aber das war ein Rechtsanwalt und nicht ein Autofachmann und schon gar nicht ein Unternehmer. Und so lag 1947 das Werk wochenlang still, weil die Materialversorgung nicht klappte. Da war das Volkswagenwerk zwar zum Hoflieferanten der Besatzung geworden, aber für die 8987 VW des Jahres 1947 wurden mehr als 8000 Leute gebraucht; statt der sechs Leute für je 100 Wagen, die heute genügen, damals also jiz. Chef der britischen Industrieverwaltung, die in Bad Oeynhausen saß, und oberster Chef Major Hirsts war ein Berufsoffizier, Oberst *Radcliffe* vom Royal Tank Corps, der sehr viel von Autos verstand - und der den Deutschen das wenige, das sie noch besaßen, erhalten wollte. Der wußte längst, daß das Volkswagenwerk nur durch einen Fachmann und nur durch eine wirkliche Persönlichkeit durchzubringen war. Aber wo sollte er die hernehmen? Die Engländer hatten zeitweilig an Professor Porsche gedacht. Aber der war vorerst »unerreichbar«.

Ferdinand Porsche befand sich im Juli 1945 in Kärnten. Er wurde verhaftet und ins »Dustbin Castle« bei Frankfurt, in das amerikanische Verhörlager »Schloß Mülleimer«, gebracht, wo sich bereits zahlreiche andere Prominente befanden. Die Befragung dauerte drei Monate. Dann erhielt Porsche den Befehl, sich nach Zell am See zu begeben, um eine von den Alliierten eingerichtete Reparaturwerkstatt zu leiten. Das tat er, bis im November ein französischer Offizier auftauchte, der Porsche ins französische Hauptquartier in Baden-Baden holte und auch gleich dessen Sohn Ferry mitnahm. Und hier bekam er den Auftrag, auf das VW-Chassis einen »typisch französischen Wagen« zu setzen, die VW-Idee in französischem Auftrag zu verwirklichen. Er wurde nach Paris »eingeladen« und in der Villa Gallice untergebracht, die seinem alten Bekannten Renault gehört hatte, dem großen Autoindustriellen, den man der Kollaboration beschuldigte und der im Gefängnis

umkam. Nun war sein Werk verstaatlicht, und hier sollte der französische Volkswagen entstehen. Porsche wurde von den Renault-Konstrukteuren ausgequetscht wie eine Zitrone. Er gab bereitwillig Antwort. Denn war es so wichtig, ob der Volkswagen hier oder da gebaut wurde? Wenn es ihn nur endlich gab! Aber das gefiel der französischen Autoindustrie sowenig wie das Projekt seinerzeit der deutschen gefallen hatte. Und »man« hatte Beziehungen. Die Lebensdauer der französischen Regierungen war damals kurz, und so erschienen eines Tages in Porsches amtlicher Villa Beamte der Sûret, der französischen Geheimpolizei, und nahmen ihn als »Kriegsverbrecher« fest. Zwar wurde nie eine Anklage erhoben. Aber Porsche und sein Sohn kamen von einem Gefängnis ins andere, erst im August 1947 und gegen eine Kautions von einer Millionen Francs wurde der schwerkranke Professor in Kitzbühel in Spitalbehandlung entlassen und erst 1948 das Verfahren gegen den nun Dreundsiebzighjährigen eingestellt. Seine Kautions sah er nie wieder. Gesund wurde er auch nicht mehr. Und 14 Monate lang bemühte er sich vergeblich um eine Einreisegenehmigung nach Deutschland. In Stuttgart-Zuffenhausen hatte inzwischen sein Sohn Ferry den Porsche-Sportwagen herausgebracht - die Konstruktion Nummer 356 seines Vaters -, der rasch ein Welterfolg wurde. Porsche besah sich die Stuttgarter Fabrik, aber was er vor seinem Tod wiedersehen wollte, war Wolfsburg. Und schließlich kam er im Herbst 1949 nach Wolfsburg und sagte da zu Nordhoff: »So hab' ich mir das vorgestellt!« Am 30. Januar 1951 starb er.

Daß die Engländer inzwischen Heinrich *Nordhoff* zum Generaldirektor des Volkswagenwerkes gemacht hatten, sollte ihrer Automobilindustrie mehr Konkurrenz schaffen, als es jemals denkbar schien, aber das war auch eine der entscheidendsten »Hilfsmaßnahmen« der Alliierten und einer ihrer wichtigsten Beiträge zum deutschen Wiederaufstieg. Denn die Automobilindustrie ist und bleibt das beste aller Wirtschafts-Ankurbelungsmittel, und binnen zehn Jahren machte Heinrich Nordhoff das Volkswagenwerk nicht nur zur größten Automobilfabrik Deutschlands und Europas, sondern zur größten außer-amerikanischen der Welt. Im Januar 1948, zu einer Zeit, da kaum ein Deutscher das auch nur zu denken wagte, sagte Professor Nordhoff: »Die Zukunft wird so sein, wie wir sie gestalten!« Er dachte dabei nicht nur an die Zukunft des Werkes, dessen Leitung er übernahm, sondern auch die Deutschlands, sagte am 5. Januar 1948 in seiner ersten Ansprache an die Belegschaft: »Wir brauchen Autos, weil es ohne das Automobil keinen deutschen Wiederaufbau,

ohne deutschen Automobil-Export kein Überwinden der Not geben kann. . . An uns wird es liegen. . . , aus dieser Fabrik einen ausschlaggebenden Faktor der deutschen Friedenswirtschaft zu machen..., es zu einem Schrittmacher des Aufbaus werden zu lassen. .

Und zum Schrittmacher des deutschen Wiederaufbaus wurde das Volkswagenwerk tatsächlich, das bestätigte Nordhoff bald auch das Ausland. Schon 1958 schrieb z. B. das führende amerikanische Nachrichten-Magazin »Time«: »Nichts macht das märchenhafte deutsche Wiedererstarken augenfälliger als der Aufstieg des Volkswagenwerkes.« Im gleichen Jahr erklärte »Popular Mechanics«: »Die Wirtschaft Westdeutschlands ist untrennbar an dieses Unternehmen gebunden. . . , und in Wolfsburg wird ein Imperium geschaffen. . .« Der »Standaard« in Brüssel überschrieb einen VW-Bericht sogar mit der Schlagzeile: »Revanche mit Autos«. Eine friedliche Welteroberung war es in der Tat, denn in 13 i Ländern gibt es heute die »Käfer«, von Finnlands Wäldern bis in die Halbwüsten Australiens und bis zur Kap-Provinz. Da fahren sie über die Pariser Boulevards und die Fifth Avenue, an thailändischen Tempeln vorbei wie an den Wildtränken der Serengeti - insgesamt fast zehn Millionen oder fünfmal so viele Autos dieser Marke wie es 1914 überhaupt Kraftfahrzeuge auf der Welt gab.

Und *nicht* dank der unbeschränkten Ressourcen eines Diktators, denn dessen Maschinen verrosteten zwischen Mauertrümmern. Sondern dank dem Genie eines Konstrukteurs und mehr noch dank dem schöpferischen Unternehmer Heinrich Nordhoff, zu dem Ferdinand Porsche 1949 sagte: »Erst seit Sie es bewiesen haben, weiß ich, daß ich recht g'habt hab'.« Und auch im Ehrenbürgerbrief von Wolfsburg, den Nordhoff 1955 erhielt, als der millionste Volkswagen vom Band lief, steht: »Dem erfolgreichen Pionier des deutschen Wiederaufbaus, dem unermüdlichen und weitsichtigen Unternehmer, der den deutschen Volkswagen aus einer fast hoffnungslosen Situation in wenigen Jahren zu einem beispiellosen Welterfolg führte, dadurch der Stadt zu ihrem außergewöhnlichem Aufbau und vielen Tausenden zu einer neuen Heimat verhalf, dem Freund seiner Arbeiter und dem Mentor seiner Mitbürger..

Im Ausland vor allem wird Nordhoff oft »das deutsche Wunder in Person« genannt. Und was ist das für ein Mensch? Als zweitältester von drei Söhnen eines Bankprokuristen 1899 in Hildesheim geboren, besuchte Nordhoff dort das humanistische Gymnasium - und betreibt heute noch Griechisch und Latein als Hobby.

1911 ging die Privatbank, in der der Vater arbeitete, in Konkurs, und die Familie zog nach Berlin, wo Nordhoff sein Abitur machte. 1917 Soldat und verwundet, studierte er 1920-25 an der TH Charlottenburg Maschinenbau und promovierte 1927 mit einer Arbeit über Krankkonstruktionen zum Dipl.-Ing. Aber seine erste Stellung fand Nordhoff bei den Bayrischen Motorenwerken in München, die damals die Triebwerke der berühmten Ju-52 entwickelten, später die ersten Düsentriebwerke der Welt bauten. Und auch Nordhoff entwarf Flugzeugmotoren. Noch faszinierender als die Luftfahrt schien dem jungen Ingenieur aber bald die Automobilindustrie, und 1948 schrieb Nordhoff über sich selber im »Spiegel«: »Ich würde gern viel lesen, Blumen züchten, Bilder - Impressionisten - sammeln und manches andere Nutzlose tun, wenn nicht mein größtes Hobby, nämlich Automobile zu bauen, mich mit Haut und Haar gefangen nähme.« - »Man muß wissen, daß Automobile zu bauen kein Beruf ist, sondern eine Passion. Wer mit Automobilen zu tun hat und darin nur den Beruf sieht, wer genauso gut Nähmaschinen oder Büromöbel machen könnte, der wird nie Erfolg im Automobilbau haben. . . Ob es die Vielfalt der Probleme ist, die Menge der noch ungelösten Aufgaben und noch ungenutzten Möglichkeiten - die Automobilindustrie ist nervöser, labiler als die meisten andern, sie ist der Seismograph der unterirdischen wirtschaftsströmungen und das optimistische und dynamische Element in der Industrie. Sie ist ein unerhörter Motor der Wirtschaft und der Hecht im Karpfenteich der vielen Industrien, die mit ihr, von ihr, für sie leben. Und noch eins: Nichts gibt so stark das Gefühl der persönlichen Freiheit wie das Automobil - das ist wohl die stärkste Quelle der Faszination, die von ihm ausgeht.«

Nordhoff beschloß also, Automobilbauer zu werden, und trat 1936 bei Adam Opel in Rüsselsheim ein, denn das war ja *die* deutsche Automobilfabrik und zugleich der lebendige Beweis dafür, was auf diesem Gebiet zu erreichen war: 1837 in Rüsselsheim geboren, hatte Adam Opel in der Werkstatt seines Vaters das Mechanikerhandwerk erlernt, in Frankreich in einer neu eröffneten Nähmaschinenfabrik gearbeitet und - da sein Vater von dem »neumodischen Schwindel« nichts wissen wollte - 1862 in einem zum Abriß bestimmten Stall eines Onkels auch selber eine Nähmaschinenfabrik eingerichtet. Binnen 50 Jahren produzierte die eine Million Nähmaschinen. Und wie Adam Opel sich nicht abhalten ließ, Nähmaschinen herzustellen, obwohl die 11 Hildesheimer Schneidergesellen ihn verprügelten, als er auf einem Schubkarren die zweite von ihm gebaute abliefern kam, so ließ er

sich 1887 nicht davon abbringen, Fahrräder herzustellen. Binnen 10 Jahren wurden 2,6 Millionen Fahrräder abgesetzt. Und da gerieten Adam Opels Söhne ihm nach, bauten sie seit 1899 Kraftfahrzeuge. Da war 50 Jahre später die Firma Opel die größte Automobilfabrik des Kontinents.

Allerdings waren nun nicht mehr die Gebrüder Opel die Inhaber. Die hatten amerikanische Produktionsmethoden in Deutschland eingeführt, 1926 bereits 200 Wagen pro Tag erzeugt, 1929 aber auch die Majorität der Firma General Motors überlassen. Und so kam Heinrich Nordhoff, der zuerst Kundendienst-Literatur verfaßte, dann den Kundendienst ausbauen half und schließlich technischer Berater der Rüsselsheimer Verkaufsleitung wurde, wiederholt nach Amerika. Nordhoff lernte so die Produktions- und Verkaufsmethoden des in der Automobilindustrie führenden Landes kennen. Er stand aber auch bei General Motors am Band und verbrachte in Rüsselsheim seinen Urlaub in der Fabrik. Er arbeitete sieben Tage in der Woche, lernte fast besessen, obwohl er keineswegs blind für das Schöne im Leben war und mit Charlotte Fassung, der jungen Berlinerin, die er 1930 geheiratet hatte, im Süden von Mainz in das Haus zog, in dessen Garten Zuckmayer seinen »Fröhlichen Weinberg« geschrieben hatte. Nordhoff fiel dem Generaldirektor *Evans* auf, wurde 1939, gerade wieder frisch aus Amerika zurück, von Opel mit dem Behörden-Kontakt in Berlin betraut, 1940 Direktor und 1942 Chef des Werkes Brandenburg an der Havel, der damals größten Lastwagenfabrik Europas.

Drei Jahre lang baute Nordhoff »Opel-Blitz«-Laster. Er brach alle Produktions-Rekorde, kam auf 4000 LKW's monatlich. Aber dann kassierten die Russen das Werk. Und daß sie nicht auch Nordhoff selber kassierten, verdankte er nur einer schweren Lungenentzündung: 1944 wurden seine Frau und seine beiden Töchter Barbara und Elisabeth aus Berlin evakuiert und lebten nun in Bad Sachsa im Harz. Während eines Wochenend-Besuches wurde Nordhoff krank und dadurch blieb er frei. Aber alles, was er in harter Arbeit aufgebaut hatte, war dahin. In seinem schönen Haus an der Kronprinzenallee in Zehlendorf, dicht am Grunewald, saßen die Russen. Das Werk in Brandenburg wurde demontiert und in die Sowjetunion verfrachtet. Die Rüsselsheimer Einrichtungen zur »Kadett«-Fabrikation wurden ebenfalls den Russen zugeteilt, und was da in Trümmern lag, sollte so bleiben: Die amerikanische Militärregierung befahl, 236 leitende Werksbeamte fristlos zu entlassen, weil sie Mitglieder der NSDAP gewesen waren. Es gab eine Menge Verhaftungen, und als Nord-

hoff nach Rüsselsheim kam, sagte ihm ein amerikanischer Offizier, in der US-Zone könne er bestenfalls Straßenfeger werden, an ein Auto werde man ihn bestimmt zeitlebens nicht mehr heranlassen. Denn wenn er auch nie Parteimitglied war: Hatte er nicht Lastwagen für die Nazis gebaut? War er nicht einer dieser verdammten Rüstungs-Industriellen, die den Sieg der Alliierten so lange hinauszögerten?

General Motors hatten ihren Deutschlandbesitz längst abgeschrieben und kümmerten sich nicht um ihre Leute. Und so saß Nordhoff mit seiner Familie in einer Rüsselsheimer Dachkammer und schrieb Briefe, auf die niemals eine Antwort kam. Er ging 1946 nach Hamburg und arbeitete als Mechaniker in einer Garage. Er wurde »Kundendienstleiter« dieser Garage. Aber es gab praktisch keine Kunden.

Ein anderer Opel-Mann, Herr *Schmücker*, hatte inzwischen einen Posten bei der britischen Militärverwaltung in Bad Oeynhausen gefunden. Er sprach fließend englisch, war schon 1918 Dolmetscher bei den Engländern gewesen und wurde nun von Oberst Radclyffe als Vertrauensperson betrachtet. Und als Radclyffe einen erfahrenen Fachmann für die Leitung des Volkswagenwerkes suchte, empfahl ihm Schmücker den Dipl.-Ing. Nordhoff. Da kam es zu Opels schwerwiegendstem Kriegsschaden, zum endgültigen Verlust des tüchtigsten Mannes der Firma.

Nicht daß Nordhoff von dem englischen Angebot begeistert gewesen wäre, im Gegenteil, er war zuerst entschlossen, es abzulehnen. Denn für ihn als Opel-Mann war der KdF-Wagen »Schmutz-Konkurrenz« gewesen, die durch politischen Zwang erreichen sollte, was durch ehrliche Leistung nicht zu erreichen war. Dieses Auto war für ihn ein Produkt der Hybris und ein Bluff, denn niemand konnte ein Auto, das diesen Namen verdiente, für 990 Mark verkaufen, und seit Dr. Ley als Chef der Arbeitsfront die Opelfabrik in Brandenburg besichtigt hatte, waren die Nazis für Nordhoff ein für allemal erledigt gewesen. Denn Ley hatte damals gesagt: »Solch eine Fabrik würden die Amerikaner wohl auch gerne haben - wie?« - Nordhoff erwiderte, das sei ja eine amerikanische Fabrik, und er habe in Amerika in noch zehnmal größeren gearbeitet. Ley starrte ihn an und meinte: »Sie sind also auch einer von den Leuten, die sich von der amerikanischen Propaganda einseifen lassen!« Das Erbe Leys anzutreten, reizte Nordhoff also keineswegs. Aber gerade, als er seinen Ablehnungsbrief nach Bad Oeynhausen schrieb, bekam er die Mitteilung der amerikanischen Militärregierung, sein Rekurs sei abgewiesen, und er dürfe in der US-Zone ausschließlich Handarbeit

verrichten. Und so blieb Nordhoff keine andere Wahl. Er war nun 48 Jahre alt. Hatte für seine Familie zu sorgen. Und wußte: »Die Zukunft beginnt, wenn man alle Bindungen an eine verlorene Vergangenheit durchschnitten hat.«

Er fuhr zu den Engländern. Fuhr nach Wolfsburg, in die einzige Automobilfabrik der Welt, die »niemandem« gehörte. Fuhr da zum erstenmal selber einen Volkswagen. Und sagte: »Dieser Wagen hat mehr Fehler als ein Hund Flöhe.« Aber er erkannte auch sofort: Das war eine einmalige Konstruktion. Diese Fehler auszumerzen, bot Chancen, die kein anderes Auto bot, und er erklärte: »Das ist kein Feld- und Wiesen-Automobil, wie sie überall auf der Welt mehr oder weniger geschickt und erfolgreich zusammengezaubert werden. Dieser Wagen ist eine Persönlichkeit, eigenwillig und ungewöhnlich.«

Als Nordhoff im Dezember 1947 in den Ruinen des Volkswagenwerkes stand, wurde ihm klar: Hier bietet sich die Chance, ein neues Industrie-Imperium aufzubauen. Mit diesem Wagen waren weltweit Erfolge zu erzielen, denn der ist ja arktis- und tropenfest. Dieses Auto war in Rußland durchgekommen, wo kein Motorrad und kein Panjewagen und überhaupt kein Fahrzeug durchkam. Der VW hatte sich unter den denkbar härtesten Bedingungen in Afrika bewährt. Und das bedeutete, daß das Wolfsburger Werk als einzige große Autofabrik unabhängig von den Saisonschwankungen des Autogeschäfts gemacht werden konnte: Ford, Chrysler, wie sie alle hießen, waren machtlos gegen die Jahreszeiten. Den Volkswagen konnte man in Afrika und Australien verkaufen, wenn in Europa und Nordamerika Eis und Schnee den Absatz behinderten, und gab es in den Tropen die Regenzeit, so blühte das Geschäft in den gemäßigten Klimaten: Die Produktion brauchte nie gedrosselt zu werden...

Dennoch: Diese Ruinen hier in eine Automobilfabrik von Weltgeltung zu verwandeln, schien unmöglich. Denn längst waren die Märkte unter den »altrenommierten« Firmen und unter Giganten wie General Motors, Ford oder den Großen Englands aufgeteilt. Längst war die Zeit der jungen Herausforderer vorbei. Aber Nordhoffs Wahlspruch lautet: »Fortes Fortuna Adjuvat« - »Dem Tapferen hilft das Glück«. Als Opel-Mann, von dem die Amerikaner nichts mehr wissen wollten, reizte es ihn, einen »Außenseiter« zum Sieg zu führen. Und er erkannte auch, daß Wolfsburg ein Arbeitsfeld war, wie es kein zweites gab, denn hier lag »herrenloses Gut«. Hier konnte sich ein echter Unternehmer frei entfalten. Nordhoff wußte nicht, daß die Besitzverhältnisse des Volkswagenwerkes bis 1960 ungeklärt bleiben würden. Aber er

war sicher, daß es lange jenseits privatwirtschaftlicher Interessen stehen, andererseits aber auch kein Staatsbetrieb sein würde. Man sagte ihm, ein »Beirat« sei vorgesehen, in dem Arbeitnehmer, Geschäftsleitung und staatliche Aufsicht zu je einem Drittel vertreten sein sollten. Aber daß der dem Generaldirektor nicht ins Handwerk pfuschte und daß niemand das tat, auch die Besitzer nicht, das ließ sich Heinrich Nordhoff zusichern, bevor er den englischen Auftrag annahm und am x. Januar 1948 VW-Chef wurde. Er verzichtete auf einen Vertrag und auf jede persönliche Sicherheit. Aber er gewann, was damals niemand in der deutschen Wirtschaft besaß: völlig freie Hand und alleiniges Verfügungsrecht über ein Werk, das für eine Million Autos pro Jahr angelegt und dessen Potenz weitgehend erhalten geblieben war. Und warum unterstellten die Engländer Nordhoff dieses Werk, lange bevor sie es im Oktober 1949 förmlich aufgaben?

»Die« Engländer... Da war die geschilderte »Aktion Specht«, die riesigen Kahlschläge im Harz, die ganze Berge zu Glatzköpfen machte und kilometerweit die dunkle Tannenpracht verschwinden ließ. Aber an den Ausläufern des Harzes lag auch Wolfsburg, und dort erhielten Engländer Deutschlands größtes Industrieunternehmen, erhielten sie uns unsern weitaus bedeutendsten Devisenbringer. Verallgemeinert kann eben nie werden. Und was der Oberst Radclyffe und der Major Hirst für Deutschland taten, wiegt auf, was andere Engländer sich nach 1945 an nutzloser Zerstörung und blindem Haß leisteten.

Und der Oberst Radclyffe selber, warum erteilte der Nordhoff diese Blanko-Vollmacht? Er ist tot; ich konnte ihn nicht fragen. Aber als Nordhoff nach Bad Oeynhausen kam, sagte er ihm: »Sie finden kein Werk vor, höchstens ein paar große Gebäude. Wir haben trotzdem 20000 Wagen gebaut und hier 100 Millionen Mark umgesetzt und sind darauf stolz. Die Anstrengungen und der gute Wille, den das darstellt, die dürfen und die sollen nicht verlorengelassen. Aber weiterzumachen wird sehr schwer sein. .

Und so gab er Nordhoff die verlangten Vollmachten wohl, weil er instinktiv spürte, daß das der richtige Mann war. »Macht der Persönlichkeit« - was ist das? Aber Heinrich Nordhoff machte nicht nur aus 8000 völlig hoffnungslosen Volkswagen-Leuten eine Equipe, der nichts unmöglich schien, sondern verstand es auch, millionenschwere Ausländer derart zu begeistern, daß sie sich mit Haut und Haar an das Werk banden. Heinrich Nordhoff erinnert sich: »Als ich nach Wolfsburg ging, war ich arm wie eine Kirchenmaus. 25 Jahre harter Arbeit waren vertan. Ich war hungrig und wog 60 Pfund weniger als heute. Und alle Leute,

die ich in den Fabrikhallen traf, waren ebenso arm und hungrig wie ich - noch schlimmer: sie waren verzweifelt und hatten den Glauben an die Zukunft verloren. . . « Und das hatte Nordhoff *nicht*. Das erkannte wohl auch Oberst Radclyffe. Auf diesen Zukunftsglauben Nordhoffs setzte er wohl, als er ihn zum Generalbevollmächtigten der De-facto-Besitzer des Volkswagenwerkes, der britischen Militärverwaltung, machte. Damit »die Anstrengungen und der gute Wille«, die da eingesetzt worden waren, nicht verlorengehen... Auch die waren einmalig gewesen: Mit acht Mann begann 1945 die Nachkriegs-Produktion des Volkswagenwerkes. Mit acht »Verrückten«, die, wie erwähnt, ihre Kleider aus dem Werk holen gingen und dann sechs Kübewagen für die Besitzer montierten, um denen zu zeigen, »was das für Mordsdinge waren«. Aber wie gelang es Nordhoff, jedem dieser acht binnen 15 Jahren je zehntausend Helfer an die Seite zu stellen?

Wolfsburg war ein Nothafen: Tausende havarierte Schiffe liefen hier ein. Von Haus und Hof Vertriebene. Aus der Gefangenschaft Entlassene, die ihre Selbstachtung verloren hatten. Zu Skeletten Abgemagerte, deren Frauen und Töchter vergewaltigt und deren Lebensmut zerbrochen worden war. Sie fanden hier Arbeit, aber niemand hatte Mut zu festen Mauern: Im Werk wie in der Stadt wurden nur die ärgsten Schäden beseitigt. Es gab nur Preßstoff- und Bretterwände, nur Sackleinwandabteilungen und so mangelhaft reparierte Dächer, daß auch 1948 nur gearbeitet werden konnte, wenn es nicht zu stark regnete. Heinrich Nordhoff aber stellte sich vor den Haufen zerlumpter und verbitterter Heimatloser, die die Werksbelegschaft bildeten, und erklärte, er werde diese Ruinen zur größten Automobilfabrik Europas machen. Das war eine abenteuerliche und verwegene Herausforderung. Das nannten viele »Vermessenheit«. Aber das war auch der belebende Funke, das war ein begeisterndes Ziel in all der Ode und machte aus den Volkswagenleuten einen »verschworenen Haufen«. Nordhoffs ruhige Sicherheit und sein unerschütterlicher Glauben an den Erfolg steckten die Leute an. Zuerst nur ein paar. Aber die rissen mehr und mehr Gleichgültige mit, und binnen sechs Monaten wurde die Produktion verdoppelt. Und da hieß es:

»Der schafft's wirklich!«

Das bedeutete soviel wie: »Der reißt auch uns mit hoch!« Und nicht nur die Wolfsburger. Aus dieser verlassenem Ecke des geschlagenen und zerteilten Deutschlands begann das Selbstvertrauen sich über ganz Deutschland auszubreiten: Bei der Belegschaft von Mahle, der die Kolben lieferte. Bei Bosch in Stuttgart, bei den Belegschaften von Hunderten und bald wieder Tausenden

Zuliefer-Betrieben. Wie der Bergbau hielt das Volkswagenwerk seine Lieferanten mit am Leben - und nicht nur das: Auch die glaubten nun wieder an die Zukunft.

Wolfsburg zu einer Insel des Optimismus zu machen aber vermochte Nordhoff durch seine Kontaktfähigkeit und seine echte Anteilnahme am Leben jedes einzelnen seiner Leute, die er nicht nur mit seinem Glauben an den Erfolg infizierte, sondern zugleich überzeugte, daß sie ihren gerechten Anteil an diesem Erfolg haben würden. Die spürten, daß »Meine Arbeitskameraden« keine leere Anrede war, und schon 1948 schrieb Nordhoff ja auch: »Auf die Gefahr hin, die unentwegten Klassenkämpfer zu enttäuschen, muß ich sagen, daß ich mich nie als Arbeitgeber gegenüber dem Arbeitnehmer, als Unternehmer gegenüber dem Arbeiter gefühlt habe. Ich habe selbst lange genug an der Drehbank und am Formtisch gestanden, um sehr genau zu wissen, wie das Leben und seine Probleme aussehen, wenn man eine Mark in der Stunde verdient. Jeder dieser Männer am Band und in den Maschinenhallen gehört genauso zum Organismus einer großen Fabrik wie Ingenieure, Einkäufer, Kalkulatoren und schließlich der >Chef< !« »Das Lebendige in dieser Organisation zu sehen. . . , kein Schema daraus werden zu lassen, kein Zahlen- und Nummernspiel, der typisch deutschen Tendenz zum Befehlen und Gehorchen, zum Terrorisieren und Besserwissern mit eiserner Entschiedenheit zu begegnen und immer die große, schöne Verantwortung zu peinlichster Gerechtigkeit und Objektivität vor Augen zu haben - darin sehe ich meine Aufgabe.«

Gerecht schien es Heinrich Nordhoff auch vom ersten Tag an, seine Leute zu Teilhabern am Werksergebnis zu machen. Er zahlte, sobald er es konnte, die besten Löhne Deutschlands. Die Lohnfortzahlungen bei Krankheitsfällen gab es in Wolfsburg lange vor ihrer gesetzlichen Einführung, und stets bekamen Frauen hier auch für die gleiche Leistung das gleiche Geld wie die Männer. Aber als 1949 Lohnforderungen gestellt wurden, lehnte er sie ab, erklärte er, jeder Groschen werde für die Produktionsausweitung gebraucht. Da rief Nordhoff seine Leute zusammen und sagte ihnen: »Wenn wir die Kuh, von deren Milch wir leben wollen, jetzt schlachten, weil sie ein bißchen Fett angesetzt hat, wie uns die Volksbeglucker raten, dann geht das nicht, dann haben wir keine Zukunft, dann versacken wir allesamt, und unsere Kinder werden uns eines Tages fluchen, weil wir nicht an sie, sondern nur an heute gedacht haben. . . « Die Betriebsversammlung stimmte ihm zu. Und binnen 15 Jahren steigerte Nordhoff nicht nur die Beschäftigtenzahl von 8000 auf 80000, sondern auch die Stunden-

Durchschnittslöhne von 1,11 DM auf 4,20 DM, führte er Prämien ein, deren Prozentsatz vom Brutto-Lohn voll den Dividendenzahlungen entspricht. Da kam es zur Vierzigstundenwoche bei vollem Lohnausgleich und zum »Lohnausgleich für Minderleistungsfähigkeit«: Wer zu alt für diese oder jene Arbeit wurde und an einen Arbeitsplatz versetzt werden muß, wo er weniger verdient, erhält die Lohn-Differenz vom Werk ersetzt, und zwar ab 55 Jahren zu 100%.

Nordhoff begann also bei den Menschen. Aber er vernachlässigte deshalb nicht die Maschinen, rationalisierte vom ersten Tag an und nicht nur, um seine eigenen Kosten zu senken, sondern aus der Erkenntnis heraus, daß jede Kostenersparnis sich als Kaufkraft irgendwo in der Wirtschaft wiederfindet. Nordhoff schuf einen Konstruktions-Stab, der in Europa einmalig war und einmalig blieb. Der beseitigte die hopsige Abfederung und das Zahnrad-Ratschen, den Zwischengas-Zwang beim Schalten und den jaulenden Getriebe-Lärm der ersten Volkswagen. Der führte binnen drei Jahren 400 Verbesserungen durch, und schließlich waren 500 Einzelteile abgeändert und blieben nur vier gleich. Den zehn Jahren Entwicklungsarbeit von Porsche folgten 18 Jahre Entwicklungsarbeit durch Nordhoff. Und der war nicht weniger anspruchsvoll und hart, hetzte den VW durch noch grausamere Zerreißproben. Der VW-Motor ist durch seine niedrige Drehzahl der theoretisch unverwundlichste Motor der Welt. Aber praktisch ist er es nur, wenn auch in der Massenfabrikation die Toleranzen mit äußerster Exaktheit eingehalten werden, das Material das genau richtige ist. Und Nordhoff gelang das trotz der Steigerung der Tagesproduktion von (1947)30 auf (1964) mehr als 6000 Wagen, denn er schuf gleichzeitig neue Produktions- und neue Kontroll-Methoden, rationalisierte »total«. Begann z. B. nicht erst bei der Materialbearbeitung Menschen, Zeit und Raum zu sparen, sondern schon bei der Materialwahl: Magnesium ist nicht billig. Aber das Volkswagenwerk ist heute der bei weitem größte Magnesiumverbraucher der Welt, diese eine Firma verbraucht mit rund 35000 Tonnen im Jahr ein Fünftel der Gesamtproduktion, weil es das leichteste für Motoren- und Getriebegehäuse in Frage kommende Metall ist. Die Magnesiumverwendung bedeutet nicht erst beim Fahren Gewichts- und damit Benzinersparnis, sondern spart schon bei der Autoherstellung Mühe und Kraftaufwand, ermöglicht z. B. die Anwendung eines Druck-Gußverfahrens, das das Ausbohren zahlreicher Schraubenöffnungen unnötig macht. Magnesium ermöglicht Schnittgeschwindigkeiten, durch die heute (natürlich bei gleichzeitiger

Durchführung vieler) 24 Sekunden genügen, um 358 Bearbeitungsvorgänge auszuführen. Und es macht die Motoren so leicht, daß im Werk Hannover bereits 1956 die Hänge-Montage angewendet werden konnte: Die Werkstücke stehen nicht mehr auf einem Band, sondern sind in allen Winkeln drehbar in Abständen von eineinhalb Metern aufgehängt und so völlig frei zugänglich. Sie verbleiben am Hängeband, selbst beim Auswuchten und beim Probelauf, streben mit 1,88 Meter pro Minute den Prüfkabinen zu, deren Geräte automatisch in Aktion treten. An jedem dieser Hänge-Bänder werden nun binnen 960 Minuten 1000 Motoren erstellt. Mit sensationsloser Selbstverständlichkeit verläßt hier nun alle zehn Sekunden ein kompletter Motor die Hallen. Spezialzüge mit 120 Behältern, die jeder 36 Motoren fassen, bringen die für Wolfsburg bestimmten dorthin.

In Wolfsburg ist seit 1964 auch die Karosserie-Herstellung voll-automatisiert: Eine 180 Meter lange Transfer-Straße (die aber dennoch nur ein Drittel der Fläche in Anspruch nimmt, die früher für die gleiche Fertigung gebraucht wurde) faßt 16 Arbeits-Operationen zusammen. Ohne jede menschliche Mithilfe werden 300 Schweißpunkte ausgeführt, Vorder- und Hinterwagen mit dem Dach zur Rohkarosserie verbunden. 3300 Karosserien werden so im Zweischichtenbetrieb erzeugt, 440 Arbeitskräfte gespart.

Diese Anlage ist einmalig, wird auch von amerikanischen Ingenieuren bewundert. Und wie es neuartige Maschinen und Maschinen-Kombinationen gibt, so neuartige Produktions-Methoden: Das Ventilkegelstück des VW-Motors z. B. wurde früher spanabhebend von elf Automaten aus Stangenmaterial hergestellt. Die Automaten kosteten 650 000 Mark, der Zerspanungsabfall betrug 15 %. Heute werden die Teile kalt gepreßt, entsteht keinerlei Abfall, und für die gleiche Tagesproduktion genügt eine Exzenterpresse im Wert von 60 000 DM. Bei der Herstellung der Motoren-Stößel leisten nun drei Stufenpressen, die 452 000 Mark kosteten, was früher 30 Automaten im Wert von 3 Millionen leisteten, und da sank der Abfall von 82 % auf

Und ähnlich ist es bei Dutzenden und Hunderten Einzelteilen, aber auch bei ganzen Vorgängen wie dem Lackieren: Im Volkswagenwerk werden keine Pinsel, aber auch keine Druckluft-Spritzpistolen mehr verwendet (bei denen eine Menge Farbe verlorengeht). Lackiert wird mit 150 000 Volt, »elektrostatisch«: Zwischen der Farben-Sprühstelle und dem Wagen liegt ein elektrisches Hochspannungsfeld. Die Lackpartikel werden elektrisch geladen und durch das Spannungsgefälle vom Werkstück angezogen. Von allen Seiten, schnell, sicher, gleichmäßig. Natur-

lich geht das nicht mit jedem Lack. Voraussetzung waren auch hier hochspezialisierte Zulieferer wie die Glasurit-Werke in Hamburg und Hiltrup, die seit 70 Jahren Lacke herstellen und über mehr als 20000 Rezepturen verfügen.

Und nur weil auch die Zulieferer rationalisierten, kommen genug VW 1200, VW Transporter und schließlich VW xoo auf den Markt. Daß bei einer Verzweihundertfachung der Produktion auch das Risiko schadhafter Teile steigt, ist ebenso klar. So mußten neue Methoden der Materialprüfung und der Einzelprüfung entwickelt werden, denn heute verwendet das Volkswagenwerk rund 10000 Tonnen Zuliefer-Material täglich. Da werden jetzt z. B. neben deutschen auch belgische und holländische, amerikanische und englische Tiefzieh-Bleche verwendet, und jede Fehleigenschaft, vor allem Dopplungen oder Einschlüsse, kann den Stillstand der Pressenstraßen bedeuten, Hunderttausende kosten und den ganzen Produktionsvorgang in Unordnung bringen. Und so wurden in Wolfsburg magnetische Blechdicken-Kontrollapparate und Ultraschall-Prüfanlagen entwickelt. Ultraschall wird auch zur Prüfung der Auslaßventile auf Risse verwendet, xooo Stück werden pro Mann und Stunde kontrolliert. Bei einer Viertelmillion an Ventilen fallen erfahrungsgemäß nur etwa 240 aus, weniger als ein Promille also sind schadhaft, aber auch die dürfen eben nicht in die Produktion gelangen. Magnetisch wiederum erfolgt die Prüfung der Nickel-Chrom-Panzerschicht an der Auflagefläche der Auslaßventile. Zerstörungsfrei wird die Dicke dieser nichtmagnetischen Schicht gemessen; auch dazu sind 1958 vom Volkswagenwerk eigene Instrumente entwickelt worden.

Werden Material und Einzelteile untersucht, so natürlich auch der Zusammenbau der Teile und die fertigen Autos: Wie rasch ein Auto erzeugt wird, interessiert den Käufer nicht. Wie gut es ist, allein darauf kommt es an, und Masse mit Güte zu verbinden, ist ein Kunststück, das den VW-Leuten vor allem durch ein Inspektions-System gelang, das nicht seinesgleichen hat. Nordhoff machte die Kontrolle autonom. Rund 9000 Inspektoren sind zu einem »Korps« zusammengefaßt, dessen Chef selber Vorstandsmitglied ist und nur Nordhoff persönlich untersteht. Ein Prüfer kommt also auf je zehn Arbeiter, und ein VW 1500 z. B. wird nicht weniger als 878mal geprüft. Da gibt es 878 Inspektionen an 6238 Teilen. Denn der gute Ruf eines Werkes hängt von den Wagen ab, die es liefert, von nichts sonst - auf die Dauer. Und 1964 wurden mehr als 1,4 Millionen VWs hergestellt statt der 1947 erst 8987.

Die Erhöhung der Produktion um nur einen Wagen täglich aber hatte Investitionen von rund einer Million DM erfordert. Über fünf Milliarden wurden seit Kriegsende vom Volkswagenwerk neu angelegt. Die aber mußte es selber verdienen, denn Marshallhilfe bekam es sowenig wie Staats-Subventionen. Und so mußte Heinrich Nordhoff nicht nur für ein perfektes Zusammenspiel von Belegschaft und Maschinen sorgen, sondern auch für den entsprechenden Verkauf, den er die »Lunge« nannte, »durch die der Fabrik die Luft zum Leben zuströmt«. Und zum Unterschied von allen anderen Automobilfabriken besaß da das Volkswagenwerk keinerlei Vorkriegs-Fundamente, denn der »KdF-Wagen« sollte ja durch die Arbeitsfront verteilt werden. Dennoch aber wurde binnen drei Jahren ein Händler- und Kundendienst-Netz geschaffen, das engmaschiger als das der Konkurrenz war. Denn auch hier ging Nordhoff neue Wege, setzte er statt Angestellter oder Provisionsvertreter selbständige Unternehmer ein. Er erklärte: »Verkaufen ist eine Angelegenheit des persönlichen Kontaktes, der persönlichen Initiative und der persönlichen Leistung.« Und darum gibt es in der Volkswagen-Organisation keine abhängigen, sondern nur selbständige Verkäufer: Großhändler, 1 ländler und Vertragswerkstätten. Die Werkstätten und Händler sind durch Agenturverträge mit den Großhändlern verbunden, die Großhändler durch Lieferverträge mit dem Werk. Aber alle müssen sie genau umrissenen Ansprüchen genügen: Jeder VW-Händler muß sämtliche Ersatzteile vorrätig haben, auch die der ältesten Modelle, aber für alle Modelle genügen 500, die durch Groß-Serien konkurrenzlos billig sind. Die rund 2000 deutschen und über 7000 ausländischen Werkstätten, die das VW-Zeichen führen, müssen zu Festpreisen arbeiten, die jeder Kunde auf vorgedruckten Listen kontrollieren kann. Wie die Großhändler sind die General-Importeure freie Geschäftsleute und selbständige Partner des Werkes. Sie sind selbständig in der Werbung, tauschen nur Erfahrungen mit der Werbeleitung in Wolfsburg aus und bekommen von dort Ideen und Ratschläge. Der Generalimporteur sucht sich seine Händler und Werkstätten in eigener Verantwortung aus, baut selber das Kundendienst-Netz auf. Aber in seinem Vertrag steht auch, daß er abgelöst werden kann, falls er den Interessen des Stammwerkes in Deutschland zuwiderhandelt.

Nun war all diese persönliche Initiative noch nicht erlaubt, als Nordhoff seinen Posten antrat. Bis zur Währungsumstellung gab Volkswagen wie alle andern Autos nur auf Bezugschein (und noch zwei Jahre länger mußten die obrigkeitlichen Zuteilungen

vom Werk abgearbeitet werden). Auch als im Juni 1948 die DM eingeführt wurde, hörte die Bewirtschaftung von Automobilen nicht auf, durfte das Werk nicht frei verkaufen. Aber es wurde dennoch frei verkauft. Bevor Nordhoff kam, hatte niemand die Herstellungskosten beachtet, denn die Engländer bezahlten die Löhne und bezahlten das Material, die gingen auf Reparationskonto, und das deutsche Geld war sowieso wertlos. Nordhoff rechnete vom ersten Tag an mit Zehntelpennigen. Zu seinen Antritts-Bedingungen hatte eine geordnete, eigene Buchhaltung gehört - und Material-Zusagen, die nicht nur für eine rasch zu steigende Produktion, sondern auch für eine »geordnete Vorrats-haltung« genügten. Denn Nordhoff wußte, daß »der Tag des Tages«, die neue Währung, kommen mußte.

Und so brachte er zwischen Januar und Juni 1948 die monatliche Erzeugung von 900 auf ¹ 500 Wagen. Und am z. i. Juni hatte er zwar kein Geld, um Löhne und Gehälter zu bezahlen, aber er besaß Autos und er besaß nun auch bereits das Vertrauen der Belegschaft und sagte so am z. Juni 1948 über den Werkfunk: »Unser Werk, das zum normalen Betrieb etwa 20 Millionen Mark erfordert, besitzt jetzt wenig mehr als eine davon. Es ist also eines der zwingendsten Erfordernisse . . . , wieder flüssige Mittel in die Hand zu bekommen. . . Wir können liefern, wenn wir produzieren, und jeder Wagen bringt uns gutes, bares Geld... Und so habe ich mich entschlossen. . . die Werksferien um einen Monat zu verschieben. Wir müssen die volle Juli-Produktion zur Verfügung haben, um unser Werk finanziell wieder flottzumachen. Wir müssen arbeiten und die große Chance wahrnehmen, die sich uns bietet. . . Jetzt wird sich zeigen, wer etwas leistet! Jetzt müssen und werden wir zeigen, was wir können.« Und im Juli 1948 wurden i 800 Volkswagen gebaut.

Am 9. September 1948 rollte der 30000. Volkswagen vom Band, und da war es geschafft: Alle Experten waren sicher gewesen, daß die Währungsumstellung das Ende des Volkswagenwerkes bedeuten mußte. Denn das besaß ja kein Kapital und keine Reserven, war eine Gründung der Deutschen Arbeitsfront, und die war eine Gliederung der NSDAP, und deren Reichsmarkgut-haben durften dem Währungsumstellungsgesetz zufolge nicht in DM umgerechnet werden, die verfielen.

Aber damit hatte Nordhoff längst gerechnet und beschlossen, selber für sein Werk den Geldkreislauf in Bewegung zu setzen. Da hatte er - allen Vorschriften zum Trotz - dekretiert: »Wer mit Geld kommt, fährt mit einem VW weg!«

Er hatte die Händler mobilisiert, und Nordhoffs Rebellion gegen

die Zwangswirtschaft (die zwei Wochen vor der Ludwig *Erhards* gegen die Besatzungsvorschriften erfolgte und - da alles gut ging - wohl nicht ohne Einfluß auf die Entscheidungen des damaligen Direktors des Frankfurter Wirtschaftsrates war), Nordhoffs Entschluß, auf eigene Verantwortung hin zu handeln, sprach sich herum, und während die beamteten Werks-Treuhänder protestierten und die Alliierten drohten und die niedersächsische Landesregierung eine Sondersitzung einberief, kamen am Dienstag nach der Währungsumstellung mit dem Frühzug zwei Nonnen in Wolfsburg an, die einen Koffer voll Geld mitbrachten. Da erschien wenig später der Händler *Hahn* aus Stuttgart und brachte 80000 neue Mark mit. Er kam am nächsten Tag wieder. Auch am Donnerstag und Freitag. 96 Volkswagen rollten nach Stuttgart und bald überallhin, die Bündel der Kopfquoten-Zehnmark-scheine türmten sich in der Werkskasse immer höher, denn der Wagen kostete zwar statt 990 RM jetzt 5300 Reichsmark, aber für das älteste und schlechteste Auto waren vor wenigen Tagen noch 150 000 bis 200 000 RM bezahlt worden, auch eine alte Schreibmaschine war ja nicht unter 5 000 RM zu haben. Und so gingen die VWs weg wie frische Semmeln. Da konnten am Samstag nicht nur die Löhne und Gehälter bezahlt, sondern im September auch um i erhöht werden, und da wurde der Werks-ausbau nicht unterbrochen.

Drei Tage vor der Währungsumstellung hatte die Finanzleitung des Volkswagenwerkes Herrn *Otto*, dem Leiter des Werksbaus, mitgeteilt: »Die Kreditbeschaffung zur Überbrückung der Geldknappheit in den ersten Monaten nach der Währungsreform macht große Schwierigkeiten. Wir werden mit einem sehr niedrigen Kredit zu rechnen haben, in dessen Grenzen wir uns unbedingt halten müssen. Wir machen Sie auf diese Tatsache schon jetzt aufmerksam und möchten Sie bitten, alle Vorkehrungen zu treffen, die Fremdleistungen von seiten der Baufirmen in den nächsten zweieinhalb bis drei Monaten auf das Allerdringlichste zu beschränken.« Heinrich Nordhoff aber schrieb am 19. Juni 1948 darunter: »Herrn Otto - bitte jetziges Bauprogramm vorerst ungekürzt weiterführen.« Die Finanzleitung war »empört und erschrocken«. Und als Nordhoff 1949 die Produktion schlagartig verdoppelte, kam ein Treuhänder aus Bonn nach Wolfsburg und nannte den Generaldirektor einen »Bankrotteur«. Als er 1952 den Bonner Ministern mitteilte, er gedenke 400 Wagen täglich herzustellen, gab es betretene und mitleidige Gesichter. Da sagte einer hörbar: »Größenwahn 1!« Aber 1954 wurden über i 000 VW täglich erzeugt und bald 3000 und heute fast 7000.

Dabei wußte Nordhoff nur zu gut: »Wir können keinen einzigen Wagen mehr erzeugen, als wir verkaufen.« Und das wiederum bedeutete Zwang zum Export und zur Weltmarkt-Eroberung, denn wie es zu lange dauerte, ehe die Deutschen, die gerade 40 Mark in die Hand gedrückt bekamen, hundertmal soviel hinzuverdienten, so brauchte ganz Europa Zeit, um wieder hochzukommen. Zudem hatten England, Frankreich und Italien ihre eigenen großen Automobilindustrien, ließen diese Länder lange praktisch überhaupt keine Autos ins Land und später nur mit prohibitiven Zollsätzen.

Weltmarkt-Eroberung also. Aber schon diese *Absicht* mußte Anfang 1948 jedem »normalen« Deutschen grotesk erscheinen, denn 1945 wurde ja (wie noch näher geschildert werden wird) Deutschland jeder eigene Außenhandel verboten. Und auch als Nordhoff seinen Posten antrat, konnte kein Deutscher irgend etwas exportieren, da hatte die JEIA, die »Joint Export-Import-Agency« der Alliierten, ein Außenhandels-Monopol, das erst im November 1948 durchbrochen wurde, und da bekam erst 1949 die DM einen festen Auslands-Kurs. Ganz abgesehen davon, daß es nicht nur hermetische Einfuhr-Sperren für Automobile gab, sondern mit nur drei Ausnahmen überall scharfe Devisenvorschriften und mit Ausnahme von noch keinem Dutzend Ländern Einfuhr-Kontingente. Da ließ Belgien z. B. nur 3000 fertige Wagen im Jahr über die Grenze, alle andern mußten in Teilen importiert und in Belgien zusammengebaut werden. Da gab es die Commonwealth-Zölle, die England nicht zu zahlen brauchte, und Frankreichs Privilegien in der »Franc-Zone«, und da gab es keinerlei Export-Chancen in der kommunistischen Welt. Und da gab es sogar Sonder-Behinderungen für Autos mit einem Heck-Motor: In Südafrika mußten die prohibitiv hoch versichert werden. So hoch, daß das Volkswagenwerk hier schließlich eine eigene Finanzierungs- und Versicherungsgesellschaft gründete. Und hier wie in Australien, Brasilien, Neuseeland und Uruguay, auf den Philippinen, in Mexiko, Belgien und Irland zwangen Import-Restriktionen zur Montage.

Trotz aller Handikaps aber ist heute das Volkswagenwerk der führende Auto-Exporteur der Welt. Denn Nordhoffs »Erfolgs-Rezept« bewährte sich überall: Er bietet Autos höchster Qualität zu konkurrenzlosen Preisen zugleich mit einem erstklassigen Kundendienst an. Und setzt sie in ständig wachsenden Mengen ab, weil sich der Volkswagen neue Märkte schuf, auch für Leute in Frage kommt, die sich ein anderes Auto nicht leisten können. Die ersten Volkswagen-Exporte für private Rechnung kamen im

März 1948 zustande, drei Monate nachdem Heinrich Nordhoff seinen Posten angetreten hatte. Um die hatte sich Ben Pon, dem mit seinem Bruder Wijnand Pon die Firma »Pon's Automobilhandel N.V.« in Amersfoort gehörte, schon ¹₃₉ bemüht. Obwohl die Pons seit einem Vierteljahrhundert General Motors in den Niederlanden vertraten, hatte Ben Pon als erster aller Automobilhändler die Chancen der Porsche-Konstruktion erkannt und Porsche um die Generalvertretung gebeten. Aber damals gab es ja noch keine verkäuflichen VWs, und an Exporte wurde, wie gesagt, überhaupt nicht gedacht. Ben Pon kam nach dem Krieg als holländischer Offizier sofort wieder nach Wolfsburg, hatte aber bei den Engländern sowenig Glück wie bei Nordhoffs deutschem Vorgänger. Erst als er sich 1948 mit Nordhoff in der britischen Offiziersmesse, im heutigen Wohnheim Wielandstraße, traf, kam das Geschäft zustande, und ¹⁵ Jahre später liefen in den Niederlanden 300000 Volkswagen, kaufen die Niederländer jetzt 50000 jährlich, obwohl sie ihren eigenen DAF haben.

Hatte Pon schon vor dem Krieg den Volkswagen richtig eingeschätzt, so gleich nach dem Krieg auch Axel Semler, der in Kopenhagen die »Skandinavisk Motor Company« aufgebaut hatte und rasch der führende Importeur amerikanischer Wagen geworden war. Im geschlagenen und verarmten Europa sah Semler für die »amerikanischen Benzinsäufer« keine Chance mehr. Er wollte die Vertretung eines wirtschaftlichen und in Mengen abzusetzenden Autos und fand, daß das bestgeeignete der Volkswagen war. Aber alle Auslandsgeschäfte tätigte ja, wie gesagt, die JEIA. Semler wurde von Wolfsburg nach Höchst verwiesen, wo die JEIA saß. Von dort zurück nach Wolfsburg. Er fuhr sechsmal hin und her und wurde es leid, mit dem Hut in der Hand bald vor Amerikanern, bald vor Engländern zu stehen, um einen deutschen Wagen zu bekommen. Und gerade als er Major Hirst sehr deutlich seine Meinung sagte, trat Nordhoff seinen Posten an. Die beiden verstanden sich sofort. Semler hatte Beziehungen, verschaffte Nordhoff ein Einreisevisum für Dänemark - für Deutsche damals etwas normal Unerreichbares. Nordhoff sah sich den Betrieb an, machte Semler zum Generalimporteur für Dänemark, und Seniler brachte Nordhoff mit Harald Möller zusammen, der Generalimporteur für Norwegen wurde. Und mit Antti Vihuri in Finnland...

Zweitbesten Volkswagenkunde ist heute Schweden, da laufen jetzt rund eine halbe Million Volkswagen. Denn bereits vier Wochen nachdem er Generaldirektor geworden war, machte Nordhoff eine Schweden-Reise. Henry Ford II, den er damals noch nicht kannte, lud Nordhoff zu einem Treffen in Stock-

holm ein und schickte ihm seine private DC-3 zum Abholen nach Bückeburg. Aber der britische Flugplatzkommandant ließ Nordhoff nicht auf dieses »militärische Gelände«. Stundenlang mußte unterhandelt, mit Minden und Bad Oeynhausen telephonierte werden. Und dann war der Flughafen Stockholm wegen Nebels geschlossen, ging es zurück nach Frankfurt. Wie alle Deutschen hatte Nordhoff damals keinen Paß und keinerlei Ausweis, den die Military Police gelten ließ. Aber es ging gut. Ging auch in Stockholm ohne Paß und Geld und Visum gut. Nordhoff war der erste Deutsche, der nach dem Krieg dort landete. Bekam 300 Kronen geliehen, war willkommen.

Als Nordhoff wenig später zum zweitenmal nach Schweden reiste, holten ihn die Leute der »Scania-Vabis AB« ab. Nordhoff konnte immer noch keine Verträge schließen, die schlossen nach wie vor die Alliierten. Aber er schrieb auf ein Notizblock-Blatt, daß die Firma die VW-Generalvertretung erhalte. Er konnte vorerst auch nicht liefern. Aber Nordhoff setzte sich auch bei der J EIA durch, und die versprochenen VWs kamen tatsächlich nach Schweden; und daß die größte Lastwagenfirma Skandinaviens ihren Vertrieb übernahm, ließ die Branche aufhorchen.

Wie dieser aber mußten Dutzende Märkte gewonnen werden, und nur Ben Pon und Axel Semler waren selber nach Wolfsburg gekommen, alle andern Generalimporteure mußten aufgesucht und oft sehr mühsam überzeugt werden. Nordhoff flog nach Südafrika und in die USA, nach Chile und Brasilien, legte innerhalb weniger Wochen 80 000 Kilometer zurück. Er reiste allein, ohne »Expertenstab«. Trug selber seinen Koffer und verrechnete 15 \$ Spesen pro Tag. Nur sehr selten wurde er am Flugplatz abgeholt. Aber bald war er der »Mister Volkswagen«, »das Produkt in Person«, und die Pfade, die er austrat, führten nicht nur das Volkswagenwerk, das heute mehr als sechs Zehntel seiner Gesamtbelegschaft mit Auslandsaufträgen beschäftigt, sondern zahllose Firmen aus Not und Elend. Nordhoff bahnte nicht nur dem Volkswagen-Export, sondern dem deutschen Automobilexport überhaupt den Weg, denn auch im Ausland kauften VW-Fahrer später größere Wagen und, da ihr erster Wagen ein deutscher gewesen war und sie nicht enttäuscht hatte, wiederum deutsche: eineinhalb Millionen deutsche Automobile wurden 1964 ausgeführt, 5 % der Gesamtzeugung gegenüber den 80 000 des Jahres 1938, die damals 22 % der Produktion ausmachten. Drei Zehntel aller deutschen Exporte in die USA bestehen heute aus Automobilen, nur sie halten das Handelsdefizit mit Nordamerika in erträglichen Ausmaßen.

Natürlich brachte Heinrich Nordhoff das nicht alleine zustande.

Mehr noch als bei andern Industrien kommt es bei der Automobilindustrie auf das Zusammenspiel der Kräfte an, und so war es z. B. entscheidend wichtig, daß Hans-Günther *Sohl* den Wiederaufbau der August Thyssen-Hütte durchsetzte und eine Breitbandstraße in Gang brachte, obwohl deren Bau im Oktober 1950 von den Alliierten kategorisch abgelehnt wurde. Millionen Deutsche suchten Auswege, und nur dadurch kam Deutschland wieder hoch. Aber Heinrich Nordhoff war nicht nur einer der ersten, der in Deutschland selber eine Keimzelle des Optimismus schuf, sondern der allererste, der diesen Optimismus auch in alle Welt trug. Und der Erfolg hatte, weil er sich nicht nur als hervorragender Techniker und Organisator, sondern auch als ein geborener Kaufmann erwies: Er besitzt Witterung, Fingerspitzengefühl und Phantasie, wußte instinktiv, was möglich war und was nicht. Er hatte den Mut zum Risiko und ein gesundes Mißtrauen gegen leichtgemachte Erfolge. Und was im Export wie im Werk das Entscheidende war: Er verstand mit Menschen umzugehen. Gewann Freunde, die ihm die Türen zu ihren Freunden öffneten.

Und Nordhoff tat Dinge, die andere für »völlig unmöglich« hielten und so erst gar nicht versuchten. Da hatte er auf dem Genfer Automobil-Salon Mr. *Thomas* kennengelernt, den General Sales Manager der Chrysler-Corporation, die dort ihren »Imperial« und andere Super-Luxuswagen zeigte. Der fand Nordhoff sympathisch und lud ihn ein, ihn in Detroit zu besuchen, falls er gelegentlich nach Amerika komme. Und Nordhoff kam. Schlug Thomas vor, die Chrysler-Händler Volkswagen mitverkaufen zu lassen. Und so unglaublich das scheint, Thomas nahm an. Denn für seine eigenen Kunden kam der VW ja bestenfalls als Dienstbotenwagen in Frage, da war er keine Konkurrenz. Andererseits waren in vielen Ländern und besonders in Europa teure amerikanische Autos vorläufig nur sehr spärlich abzusetzen, da hatten die Chrysler-Agenturen eine Durststrecke zu überwinden. Warum also nicht VWs verkaufen? Sobald die Zeiten wieder besser wurden, konnte man ja den Lückenbüßer aufgeben.

Thomas stellte Nordhoff also eine eingespielte internationale Verkaufsorganisation zur Verfügung, die Wolfsburg so keinen Groschen kostete - und heute ist bei vielen Chrysler-Händlern der Chrysler der »Lückenbüßer« und der VW das Geschäft. Da war es, wie Neider meinten, wie bei der Schlupfwespe gewesen, die in eine große Raupe ein winziges Ei legt. Aber das stellte sich erst sehr viel später heraus, und Nordhoff ließ kein Gras über die Zusage wachsen. Er flog 199 nach nur fünf Tagen in den USA, nach Südamerika weiter. Er ging sofort zur Chrysler-Vertretung,

der »Chilean Autos S. A.« in Santiago de Chile, machte sie zum Generalimporteur für Volkswagen in diesem Land. Nordhoff flog weiter nach Brasilien, ging zu den Chrysler-Leuten, zu »Bras-motor«. Immer neue Importbehinderungen ließen hier das Geschäft nicht richtig in Gang kommen. Aber heute gibt es die »Volkswagen do Brasil«, die selber produziert, 1964 über 66000 VWs absetzte. Deren Fabrik in Sao Bernardo do Campo, 25 km von Sao Paulo, ist heute eine der modernsten Amerikas. Hatte Nordhoff die Chrysler-Organisation zur Verfügung, so in vielen Ländern aber auch die von Cadillac, Jaguar und andern Größten der Großen. Denn die Vertreter dieser Marken waren nicht nur die renommiertesten und potentesten, sondern meist auch die einzigen, die in Frage kamen, denn der VW war ja neu und die Händler von Klein- und Mittelklassewagen längst an Fiat oder Renault oder irgendeine andere Marke gebunden. Die Nobel-Händler dazu zu bewegen, VWs zu verkaufen, war allerdings eine so einmalige Leistung wie später die Eroberung des amerikanischen Marktes. Aber Nordhoff konnte auch Tatsachen für sich sprechen lassen. Als er einem führenden südafrikanischen Händler erklärte, der VW sei auch bei Steppenglut vollgasfest, da erwiderte der, das gebe es einfach nicht. Aber bevor er es recht wußte, war er schon mit Nordhoff in einem VW von Kapstadt nach Johannesburg unterwegs, x 200 Kilometer bei 38 Grad mit Dauervollgas. Und der Südafrikaner verkaufte inzwischen Hunderttausende VWs. Denn Nordhoff packte ihn bei seinem Ehrgeiz, tat das von Finnland bis Australien: Der Enthusiasmus, mit dem die VW-Leute ihr Produkt auf die Menschheit losließen, wirkte ansteckend. Hier sollte etwas getan werden, was außerhalb aller Routine lag. Hier war man an einer Pioniertat beteiligt. Da lockte nicht nur sehr viel Geld, sondern auch der Ruhm, »Unmögliches« vollbracht zu haben. Und so gab der Packard-Vertreter auf Kuba seine Lizenz auf und sattelte von heute auf morgen auf den VW um. Und Packards gibt es nicht mehr. VWs dagegen ... Da bewarb sich ein Mann auf Guam um den Volkswagen-Import, Mr. *Mqylan*. Bekam seinen »Letter of Appointment«, obwohl diese Tropeninsel mitten im Pazifik nur 534 Quadratkilometer umfaßt und nur 60000 Einwohner hat. Aber die kauften über tausend VWs. Und Nordhoff sagt: »Viele Kleine machen ein Großes!« Und so gehen heute Volkswagen in 131 Länder. In Europa interessierten Nordhoff vor allem Schweden und die Schweiz: Als die zwei wohlhabendsten Länder Europas - und als Kraftprobe. Denn die Schweiz stellt ja selber keine Autos her, ist ein absolut freier Markt, auf dem alle Marken gleiche Chancen

haben und um den sich damals 76 Autofirmen bemühten. Wer sich hier durchsetzt, setzt sich überall durch, und Schweizerfranken waren so gut wie Dollars. Aber die Schweizer Chrysler-Vertreter erklärten, hier den VW zu verkaufen, werde sehr schwer sein. Da Mr. Thomas es jedoch angeordnet habe ... Jedenfalls, mehr als 800 Wagen im Jahr seien auf keinen Fall abzusetzen. Heinrich Nordhoff war einverstanden. Denn diese 800 Wagen, sagte er, werden achthundert Propagandisten für uns sein und uns im nächsten Jahr 5000 Käufer bringen. So kam es, und binnen 15 Jahren wurden in der Schweiz 210000 VWs abgesetzt. Und daß Nordhoff hier Erfolg hatte, ließ die Branche genau wie erwartet reagieren: An diesem »Käfer« mußte etwas sein, wenn die Schweiz weit mehr davon kaufte als englische, französische oder italienische Marken, von den Amerikanern nicht zu reden. Schweizer Generalimporteur des Volkswagens wurde Walter *Haefner*, ein Mann mit weltweiten Beziehungen. Der begleitete Nordhoff nach Afrika und Asien und erzählt darüber: »Es war im Jahre 1949 Wir waren zusammen in einem fernen Exportland, und es galt, dort einen VW-Generalvertreter zu suchen. Jawohl, zu suchen, denn damals lockte man mit dem VW noch keinen Hund hinter dem Ofen hervor. Durch besondere Beziehungen fanden wir Eingang beim dortigen führenden Automobil-Importeur und waren eben auf einem Betriebsrundgang durch die großen, modernen Werkstätten. Der Besitzer erklärte uns im Beisein seiner Direktoren Einrichtungen und Organisation. Da mühten sich neben uns zwei Monteure, farbige Eingeborene, einen großen Personewagen zu schieben. Es ging offensichtlich schwer. Herr Nordhoff tritt aus unserem Kreis und legt spontan mit Hand an ... Erstaunte Blicke bei den Betriebsgrößen. Aber wie mir der Inhaber viel später einmal erzählte, war diese Episode mitentscheidend für seinen Entschluß, den VW-Vertrag zu unterzeichnen. . . Ähnlich war es immer wieder: Nordhoffs Kontaktfähigkeit erwies sich als das Entscheidende. Und der spontane Erfolg wurde zum Dauererfolg durch die Qualität des Produkts und schließlich durch den Zauber der großen Zahl: Was ein Dutzend vernünftiger Käufer in 131 Ländern seines guten Geldes für wert erachtet, kann nicht schlecht sein. Und so ließ Nordhoff von Anfang an die Erfolgsberichte für die Werbung auf die denkbar kürzeste Formel bringen. Zum Beispiel: »z 594 920 Volkswagen seit 1945 - man bleibt ihm treu, weil er sich selber treu bleibt« oder »Das Urteil der Käufer: Fünf Millionen Volkswagen« und »Ober sieben Millionen Volkswagen: Der Welterfolg«. Natürlich wurden alle Mittel eingesetzt, um den Volkswagen-Export zu steigern, gab es

neben den persönlichen Kontakten eine genial konzipierte Public-Relations-Arbeit und eine hervorragende Werbung in Zeitungen und Zeitschriften, spielten auch Ausstellungen und Autorennen eine Rolle. Da nahmen VWs z. B. an den berühmten Ostafrika-Rallyes teil – und siegten. Machten schließlich das mörderische Zwölftausend-Kilometer-Rennen »Rund um Australien« mit, und auch hier belegten die acht VWs, die teilnahmen, 1958 die ersten acht Plätze, obwohl es 67 Starter gab. Aber 31 von denen waren unterwegs liegengeblieben.

Und so betrug 1955 der Exportanteil an der Volkswagenproduktion bereits 55%. Da wurden Volkswagen – statt wie 1949 erst in sieben Länder – schließlich in 106 verkauft. Und als am 5. August 1955 der millionste Volkswagen vom Band lief – eine in der europäischen Automobilindustrie noch nicht dagewesene Zahl – da feierte nicht nur die gesamte Werksbelegschaft mit ihren Familien dieses Ereignis, kamen nicht nur mehr als tausend Journalisten nach Wolfsburg, sondern traten vor 140000 Zuschauern auch schottische Dudelsack-Bläser und Tänzerinnen aus Paris auf, spielten die Musikkorps der Leibgarde der Königin von England wie des Königs von Schweden, da gab es Neger-Chöre und Schweizer Fahنشwinger und Nationaltrachten-Gruppen aus fünf Dutzend Nationen.

1938, bei der Grundsteinlegung des Volkswagenwerkes, hatte es nur deutsche Flaggen gegeben. Jetzt wehten über Wolfsburg die Flaggen der ganzen Welt. Mit »von der Maas bis an die Memel, von der Etsch bis an den Belt« schien es vorbei. Aber aus Wolfsburg drang ein Lied der Arbeit über *alle* Grenzen. Da war aus einem kargen Stück Heideboden ein Kraftzentrum geworden, das überallhin seine Energien ausstrahlte, vom Eismeer bis Zentralafrika den Menschen half, leichter und besser zu leben.

War der Exporterfolg des Volkswagenwerkes schon 1955 einmalig, so war das aber alles nur Training für den Weltmeisterschaftskampf gewesen, stand Nordhoffs kühnste Tat, der Amerika-Export, noch aus. Nun aber wagte er sich in die Höhle des Löwen, begann der Export in das Land, in dem damals bereits 45 Millionen Autos liefen, jeder dritte bereits ein Auto besaß – und das heute dennoch der beste aller Volkswagenkunden ist,

Daß auch für ihn der amerikanische Markt der wichtigste war, wußte Heinrich Nordhoff von Anfang an. Dieser Markt mußte ihm die Mittel zur Verwirklichung seines Traumes liefern und Deutschland und Europa motorisieren helfen. Denn der amerikanische ist der weitaus größte Automarkt der Erde, und in den Vereinigten Staaten gibt es mehr Autostraßen als irgendwo sonst,

brauchen sie nicht erst – wie in den Neuländern – gebaut zu werden. Dort leben heute fast 200 Millionen Menschen gegenüber den 20 Millionen Skandinaviens, belief sich das Pro-Kopf-Einkommen 1948 bereits auf 6400 DM gegenüber den damals knapp 1500 in Westdeutschland. Und da betrug der Zoll auf Autoimporte 8%, als er in Frankreich noch 35 und in Italien 45% betrug.

Vor allem aber: Die Vereinigten Staaten sind das »autobewußteste« aller Länder. Hier gibt es ein seit Generationen intensiv bearbeitetes Feld, hier partizipierte Nordhoff am Milliarden-Reklameaufwand anderer, die nicht nur ihre eigenen Autos herausstrichen, sondern die Vorteile der Motorisierung überhaupt.

Nun werden zwar in den Vereinigten Staaten auch mehr Autos erzeugt als in irgendeinem anderen Land, und zu den Dogmen der Branche gehörte: »In Amerika fährt man amerikanische Wagen.« Sechszwanzig europäische Auto-Marken hatten sich bereits im Amerikageschäft versucht, ganze 14 waren übriggeblieben. Aber obwohl sie davon überzeugt sind, daß ihr Cadillac das beste Auto der Welt ist, kaufen die Amerikaner doch Rolls Royces, weil die »etwas Besonderes« sind, und Nordhoff besaß ja ebenfalls ein Auto besonderer Art. Wußte auch, wie er es anbieten wollte, begann seine Werbung mit »VW – Ihr zweiter Wagen«. Sehr bald konnte er hinzufügen »Auch wenn Sie keinen ersten haben!« Denn binnen 5 Jahren eroberte er einen Marktanteil, den kein Mensch für möglich gehalten hatte, und heute laufen über zwei Millionen Volkswagen in den USA, stammt jeder zweite hier registrierte ausländische Wagen aus Wolfsburg. Nordhoff drückte es so aus: »Der Volkswagen kommt drüben einem Bedarf entgegen, den die amerikanische Produktion nicht befriedigt.« Nordhoff hatte auch hier auf die Gewinnchancen geachtet, ehe er seinen Einsatz wagte, hatte schon im November 1948 geschrieben: »Der amerikanische Automobilbau ist uns immer ferner und fremder geworden ... Wenn man 100 PS zur Beförderung von durchschnittlich zwei Personen aufwenden kann und 2000 Kilo, dann kann man manches machen, was uns immer verschlossen bleiben wird. Aber die Hybris dieser Entwicklung wird immer deutlicher: Man kann die Wagen nicht jedes Jahr um 10 cm breiter und 25 cm länger machen, das findet eines Tages sein natürliches Ende... Ganz zu schweigen vom Benzinverbrauch. ... der entscheidend vom Gewicht beeinflußt wird. Wagengewicht in Kilogramm dividiert durch 100 gibt den Verbrauch in Litern pro 100 km mit einer Genauigkeit an, die für jeden Liebhaber langer mathematischer Formeln enttäuschend sein muß ...«

»In der ganzen Welt steigen die Regierungsausgaben... Überall

scheut man die Unpopularität der direkten Steuererhöhungen und sieht den Ausweg in den indirekten Steuern. Dafür beliebteste Objekte sind Alkohol, Tabak, Benzin. . . Und so wird der Brennstoffverbrauch in immer steigendem Maße entscheidend dafür sein, ob ein Automobil betrieben werden kann oder nicht. In dieses Rennen - das allein interessante und entscheidende Automobilrennen - geht der Volkswagen . . . mit den bei weitem besten Aussichten . . .

Was Nordhoff da voraussagte, ließ aber auch führende amerikanische Motor-Journalisten wie Eric *Larrabee* schreiben: »Einst wurde Detroit durch den billigen, kompakten, simplen, unverwüstlichen Familienwagen groß und reich... Aber das genügte dem Publikum und erst recht den Detroitern nicht. In dem zunächst berechtigten Glauben, daß der Amerikaner etwas >immer Besseres< - sprich: Größeres und Protzigeres - kaufen wolle, machte die Industrie auch die einstmals billigen, wendigen Massenvagen zu Dinosauriern der Landstraße. In der Jagd nach dem letzten Schrei äußerer Linienführung . . . und idiotischer PS-Zahlen hat Detroit den eigentlichen Sinn eines Autos vergessen, nämlich den eines vernünftigen, den Verkehrsverhältnissen angepaßten, wirtschaftlichen Fortbewegungsmittels . . . Diese Entwicklung muß sich eines Tages selbst ad absurdum führen. .

Sie tat es. Ließ, als der ehemals kleinste Typ, der Chevrolet, bis auf eine Handbreit die Länge des größten, des Cadillac, erreicht hatte und nun ebenfalls einen 250-PS-Achtzylinder unter der Haube hatte, eine Hausfrau in Seattle auf eine »Time«-Rundfrage antworten: »Während die Parkplätze immer rarer werden, werden die Detroit Autos immer länger und breiter. Während die Preise für Benzin und Öl in die Höhe schießen, werden wir aufgefordert, 300pferdige Sprintsäuer zu kaufen. Man propagiert den zweiten Wagen für jede Familie und erhöht seit 12 Jahren Jahr um Jahr die Preise. Nun, wir werden der Aufforderung nachkommen und einen zweiten Wagen kaufen. Aber das wird ein Volkswagen sein!«

Dennoch hatte es Nordhoff natürlich in Amerika nicht leicht. Sechs Jahre kämpfte er zäh um diesen Markt. Schon zu Ostern 1949 flog er zum erstenmal nach dem Krieg wieder in die Staaten, und nur weil er Werkzeugmaschinen und Pressen kaufen wollte, bekam er ein Visum. Nordhoff flog von Frankfurt über Zürich nach New York und erinnert sich:

»So sehr rosig sah es damals in Deutschland nicht aus - die DM notierte in Zürich 2 gegen heute 100. Der Frankfurter Flugplatz, auf dem wir Deutschen noch nicht zu den von fremden Soldaten

bevölkerten Aufenthaltsräumen zugelassen waren, stimmte nicht zuversichtlicher, und ich war voll niederdrückender Sorgen, was wohl drüben zu erreichen wäre und welche Aufnahme man wohl fände. Wir waren auch hier im Werk erst ganz am Anfang und noch sehr weit vom Ziel. Da fiel mein Blick auf eine Säule, die dort recht einsam und beziehungslos zwischen den Trümmern stand, eine schlanke Säule, gekrönt von einer Weltkugel, um die goldene Flugzeuge kreisten, und oben darauf eine beinahe zärtliche Friedenstaube mit dem Ölweig im Schnabel, ganz heil und von Krieg und Nachkrieg ganz unberührt. Nur mit Mühe konnte ich den Spruch lesen, der auf der von Splittern zerfetzten Säule eingemeißelt ist; aber er gab mir damals neuen Mut, und ich habe ihn seitdem wie einen Wahlspruch gehalten: >Über Erz und Gestein / über Tod und Gebein / ewig dauert die Tat.«

Und Mut und Zukunftsglauben hatte Nordhoff auch dringend nötig, als er in New York ankam. Die Schwierigkeiten begannen schon beim Zoll. Er berichtet weiter: ». . . Der Inhalt meines Koffers bestand zum Großteil aus Katalogen und Fotografien des Volkswagens . . . , und ich wurde gefragt, was das denn sein solle. Ich erklärte, daß es Bilder eines Autos seien, das ich in den Vereinigten Staaten zu verkaufen hoffe. Man sah mich ungläubig an und sagte, daß bestimmt nirgendwo auf der Welt ein solches Auto hergestellt würde und daß, selbst wenn das der Fall wäre, es niemand kaufen würde. Darum sei das auch kein Werbematerial, sondern Kunstgegenstände, die ich nur unter diesem Vorwand ins Land zu schmuggeln trachte. . . Ich konnte den Zollbeamten nicht überzeugen . . . , und er nahm mir 30 Dollar ab. Da ich damals mit Spesen von 1 \$ pro Tag reiste und nur ein paar Tage hierbleiben konnte, bedeutete dies, daß ich die Reisespesen für zwei Tage hergeben mußte, um durch den Zoll zu kommen. .

»Bei jener ersten Reise meinte der einzige, der überhaupt an der ganzen Angelegenheit interessiert war, er könne im Jahr allerhöchstens 100 Fahrzeuge absetzen. Das war natürlich keine große Unterstützung bei meinem Vorhaben, Pressen zu kaufen, von denen jede etwa 200 000 \$ kosten sollte, und ich fuhr deshalb nach 1 Deutschland zurück. . . Jedoch war ich ganz fest entschlossen, es noch einmal zu versuchen . . .

Noch im gleichen Jahr gelang es Nordhoff auch, einen neuen Interessenten zu finden, und als erste kamen 1949 zwei Volkswagen in die USA. Aber als sie Automobilhändlern vorgeführt wurden, sagten die: »Wir Amerikaner sind langbeinig. Sollen wir uns mit einem Schuhlöffel in diese Sardinenbüchse zwängen?« Und so unterschrieb auch der zweite Partner den Vertrag nicht,

durch den er den Verkauf von tausend Volkswagen jährlich garantieren sollte. Nordhoff gab nicht auf. 1950 wurden 330 Volkswagen in den USA verzoht. Meist Wagen, die heimkehrende amerikanische Soldaten mitbrachten. Aber sie weckten Interesse, und so entschloß sich Nordhoff zum großen Coup, gründete er 1955 - da er einen potenten Generalimporteur hier nicht fand - eine eigene Vertriebsfirma, die »Volkswagen of America, Inc.« in Englewood in New Jersey, und legte darin binnen fünf Jahren 116 Millionen Dollar an. Sie richtete »VW-Trainingszentren« ein, bildete Monteure und Werbefahrer aus. Die begannen nicht im Osten, sondern von Kalifornien und Texas aus, wo Hitzefestigkeit eine Rolle spielt, die »Dörfer« abzugrasen und führten den VW bevorzugt jungen Händlern und Werkstätten vor, die »etwas werden« wollten. Nirgends war davon die Rede, amerikanische Wagen zu ersetzen, sondern der VW wurde als Ergänzung angeboten. »VW - der ideale Zweitwagen für den Stadtverkehr. Was der Hubschrauber unter den Flugzeugen, ist der VW unter den Autos.« Wie auf dem flachen Land, wurde in den Universitäten und Colleges geworben, auch hier die Jugend Amerikas mobilisiert. Und hier nicht mit »klein und anspruchslos« operiert, denn längst gab es in den USA Porsche-Händler, und »ein Porsche« war auch der Wunschtraum amerikanischer junger Leute, besonders seit das Film-Idol James Dean einen fuhr. Porsche-Händler wurden für den VW interessiert, und deren Kunden sagten es nach einem Blick unter die Haube weiter: Der VW, das ist »ein Porsche für den Alltag«. Und immer neue Tests bestätigten das, und immer zahlreichere Artikel in technischen Zeitschriften unterstrichen es: Wer Freude am Fahren hatte, der war mit dem VW gut bedient, der brauchte keinen teuren »handgemachten« europäischen Sportwagen mehr. Und so startete der VW in den USA bei den »high-brows«, den Söhnen von reichen Leuten, die etwas Besonderes wollten, bei Ingenieuren, Wissenschaftlern, Bräuten aufstrebender Manager. »Time« stellte fest: »Durch einen auf den Kopf gestellten Snobismus ist der Volkswagen zum Abzeichen der Aristokratie geworden.« Und so wurden 1955 in den USA bereits 35 851 Volkswagen verkauft. Detroit sah darin einen »Novitäts- und Kuriositäts-Erfolg«: Der Volkswagen war eine Art Scherzartikel. Man kaufte ihn, um Freunde unter der Vorderhaube nach dem Motor suchen zu lassen. Aber davon bekommt man rasch genug. Inzwischen jedoch waren die Händler hellhörig geworden. Volkswagen of America konnte Dutzende und bald Hunderte Verträge schließen, und hier wie überall mußte sich jeder Händler zum

Halten eines genau vorgeschriebenen Ersatzteillagers verpflichten, da wurde auch in Amerika kein VW verkauft, für den es nicht einen erstklassigen Service gab, trugen bald überall in dem riesigen Land Werkstätten das VW-Zeichen. Und 1957 gab es amerikanische Schmugglerbanden, die gebrauchte Volkswagen in Europa aufkauften und in den USA »schwarz« um ein Drittel teurer als die neuen verkauften. Denn auf die mußte ein Jahr gewartet werden. Und da warteten Leute, die sich jedes Auto leisten und aus dem Schaufenster heraus jeden anderen Wagen bekommen konnten. Eine Lawine war ins Rollen gekommen. Bereits 1958 kamen allwöchentlich fünf Spezial-Transportschiffe mit je 350 bis 1000 Volkswagen an Bord nach Amerika. 1959 war der Volkswagen der beste Dollar-Verdiener der Bundesrepublik. Und heute sind ständig sechzig VW-Transportschiffe nach sechzehn Häfen der Vereinigten Staaten unterwegs, die durch Hängedecks bis zu 1750 Fahrzeuge pro Reise fassen und mit Hilfe von Spezial-Ladegeschirren binnen 10 bis 12 Stunden be- und entladen werden. Da wurden 1964 statt der zwei des Jahres 1949 mehr als 325 000 Volkswagen in den USA verkauft, um 170% mehr als im Vorjahr und weitaus mehr, als 1938 überhaupt Kraftfahrzeuge in Deutschland erzeugt wurden. Da ging nun fast ein Viertel der Gesamtproduktion des Volkswagenwerkes in die Vereinigten Staaten, und die 800 Großhändler und Händler, die nun den Stamm der Volkswagen of America-Kunden bilden, schreien ungeduldig nach mehr. Und so entstand, auf 20000 Betonpfähle gegründet, 1964 in Rekordzeit das VW-Montagewerk Emden. Im März begonnen, konnten bereits im November die ersten izooer vom Band laufen, und im Dezember standen bereits 50 Wagen täglich für den Export zur Verfügung, ging das erste Charterschiff ab. Im April 1965 waren es dann 350 Fahrzeuge täglich, wenig später 500, für die Non-Stop-Sonderzüge in 12 Stunden Fahrt von Wolfsburg die Karosserien, aus Hannover die Motoren, aus Braunschweig die Vorderachsen und aus Kassel die Rahmen und Getriebe heranschaffen.

Um die 150 000 Quadratmeter Arbeitsfläche der vier Emdener Hallen zu schaffen, mußten 750000 Kubikmeter Boden bewegt werden. Da waren Tag und Nacht zoo Schwerlastwagen im Einsatz, trieben 27 Dampftrassen pausenlos Pfähle in den Marschboden. Fünfzig deutsche und ausländische Baufirmen waren beteiligt. Und das Werk Emden ist wie ein Symbol: Es liegt auf dem Larretta-Polder. Auf einem dem Meer abgerungenen Boden. Es nahm hier niemandem Platz weg, sondern schuf sich selbst seinen Raum. Und alle Volkswagenenerfolge entsprangen ebenfalls

Neulandgewinnungen, nirgends konnte auf von früheren Generationen Erarbeitetem weitergebaut werden. Am wenigsten auf den Weltmärkten und schon gar nicht in Amerika, aber auch hier ist symptomatisch, was geschah: Heute hängen in Deutschland vom Amerikalexport unmittelbar etwa 15 000 VW-Leute ab. In den USA ebenso viele, die mit dem Verkauf und der Wartung beschäftigt sind: Auf jede amerikanische Familie, die in den USA selbst für die VW-Organisation arbeitet, kommt eine Familie der VW-Organisation in Deutschland, die für Amerika arbeitet. Und nur diese Gemeinschaftsleistung gibt beiden Brot.

Im Jahre 1958 hatte Amerikas führende Wirtschaftszeitschrift, »Fortune«, ihre Leser gefragt: »Als Sie zum erstenmal beim Anblick eines dieser Volkswagen-Zwerge auf amerikanischem Boden lächelten, hätten Sie da geglaubt, daß dieses stupsnasige Kuriosum zum sensationellsten Verkaufserfolg werden würde, den je ein ausländisches Industrieprodukt in den Vereinigten Staaten erzielt hat?« Wer es geglaubt hätte, wäre als nicht zurechnungsfähig betrachtet worden. Aber es geschah, und »Business Week« stellte fest: »Zum ersten Mal in ihrer Geschichte importierten die USA mehr Kraftfahrzeuge, als sie exportierten. Und was mehr ist: eine einzige Marke, Deutschlands Volkswagen, führt mehr Wagen in die USA ein als sämtliche US-Firmen in der gesamten außer-amerikanischen Welt absetzen. Der fabulöse Volkswagen ist heute das meist-exportierte Auto der Welt.«

Aber nicht nur wirtschaftlich war Nordhoffs kühnste Tat ein einmaliger Erfolg. Es war auch ein technischer und ein moralischer Triumph, und die amerikanische Automobilindustrie wie die drei bedeutendsten amerikanischen Ingenieurs-Vereinigungen erkannten das an: die American Society of Mechanical Engineers, das American Institute of Electrical Engineers und die Society of Naval Architects and Marine Engineers verliehen Professor Nordhoff, dem Volkswagenwerk und Professor Porsche am 13. November 1958 den »Elmer A. Sperry-Preis«. Der ehrt hervorragende Ingenieur-Leistungen auf dem Gebiet des Transport- und Verkehrswesens, ist nach dem Erfinder und Industriellen Elmer Ambrose Sperry benannt, der unter anderem durch seinen Kreiselkompaß berühmt wurde. Dieser Preis war bisher weder einem Techniker der Automobilindustrie noch je einem Ausländer zugesprochen worden. 1958 aber sagte der Vorsitzende des Sperry-Preis-Komitees im berühmten New Yorker »Brass Rail Restaurant«: »Diese Anerkennung gilt der Entwicklung des Volkswagens, der nach Anlage, technischer Konstruktion und Herstellung der Welt einen Kleinwagen bietet, der eine einzigartige

Verwendbarkeit, geringe Anfangs- und Betriebskosten, Einfachheit des Baus mit müheloser Wartung sowie Komfort und ausreichende Fahrleistung besitzt und der für jeden Gebrauch in Stadt und Land geeignet ist ... Diese Auszeichnung wird verliehen an Professor Ferdinand Porsche für die Konstruktion des Volkswagens, an Professor Heinz Nordhoff für die leistungsstarke Produktion und die weltweite Verbreitung der Volkswagen-automobile; die Männer und Frauen der Volkswagenwerke GmbH für ihren wesentlichen Beitrag zur Entwicklung, zur Herstellung und zur weltweiten Nutzung des Volkswagens ...

Heinrich Nordhoff und Ferry Porsche nahmen die Goldmedaillen und die Urkunden in Empfang. Sie wurden gefeiert, wie selten Techniker gefeiert werden, denn das größte Industrie- und Auto-land der Welt erkannte die weltweite Leistung des kleineren und gerade erst wieder seinen eigenen Ruin überwindenden Landes an. Und wie die Ingenieure erkannten Nordhoffs amerikanische Konkurrenten offen seinen Erfolg an: Als 1962 nach der großen Auto-Show in Detroit das übliche Bankett des Verbandes amerikanischer Automobilfabrikanten stattfand, stand Henry Ford II auf, klopfte an sein Glas und sagte: »Gentlemen, hier sind fast nur Leute versammelt, die sich schon lange kennen. Aber da ist ein Mann unter uns, der Ihnen vielleicht noch nicht persönlich bekannt ist. Es ist ein großer Konkurrent von mir - und ein guter Freund. Ich bitte Herrn Nordhoff, eben einmal aufzustehen, damit ihn meine Kollegen sehen können.« Nordhoff wurde mit donnerndem Applaus bedacht. Es war eine Ovation, die Anerkennung einer unternehmerischen Leistung, die nicht ihresgleichen hatte. Und daß Henry Ford II sie veranlaßte, ist besonders bemerkenswert, denn ihn gerade interessierte eine Zeitlang die Übernahme des Volkswagenwerkes, und Nordhoff hätte sein Angestellter werden können.

Ford hörte Anfang 1948 von Nordhoff, wollte ihn kennenlernen und lud ihn, wie gesagt, nach Stockholm ein. Ford unterhandelte mit den Engländern, und im März 1948 kam es in Köln zu einer Zusammenkunft zwischen Oberst Radclyffe, Nordhoff, Ford und dessen wichtigsten Mitarbeitern. Damals waren die Alliierten dabei, das Besatzungsregime zu ändern. Die Engländer wußten, daß die Wolfsburger Autofabrikation, die als »Reparationsleistung« verbucht wurde, so nicht mehr lange fortgeführt werden konnte. Radclyffe wollte das Werk erhalten und meinte, die Übertragung an eine Weltfirma wie Ford sei der beste Weg dazu.

Der Enkel des Gründers der Fordwerke hatte seinen Stellvertreter Ernest Breech mit nach Köln gebracht, und da waren auch die

Chefs von Ford-Köln und der englischen Ford-Firma in Dagenham, Sir Patrick *J-Iennesseji*. Der war ganz offen gegen den Übernahmeplan, denn wenn Ford-Köln auch noch Wolfsburg hinzubekam, war Deutschland und nicht länger England die europäische Ford-Basis. Es wurde lange diskutiert, und schließlich fragte Oberst Radclyffe rundheraus: »Mr. Ford, wollen Sie das Volkswagenwerk oder wollen Sie es nicht?« Henry Ford II gab eine Weile keine Antwort und wandte sich dann an Breech: »Ernie, was glaubst du, sollen wir es nehmen?« und Mr. Breech sagte: »Wenn ich offen sein soll: Was uns da angeboten wird, ist einen Dreck wert - what we are offered here is worth a damn 1« Radclyffe und Nordhoff sahen sich an. Die Besprechung war zu Ende, der letzte Versuch der Engländer, das Volkswagenwerk loszuwerden, gescheitert. Und wie für Opel war Heinrich Nordhoff nun für Ford verloren.

Aber Henry Ford trug ihm das nicht nach, stimmte vielmehr Charles N. *Barnard zu*, der Nordhoff im Mai 1962 in dem amerikanischen Magazin »True« den Mann nannte, »der in den 14 Jahren seit dem Zusammenbruch des Dritten Reiches zum Symbol des Wirtschaftswunders ... wurde. . . und der heute als Automobilbauer neben Henry Ford steht . . . , Nummer eins unter den Industriellen des freien Europas ist ...

Henry Ford II organisierte einen Vortrag Nordhoffs im *Detroit* »Economic Club«. Und da waren die Präsidenten und Vizepräsidenten Dutzender weltberühmter Konzerne anwesend, beglückwünschten ihn *Frederic G. Donner*, damals Chef von General Motors, wie *Lynn Townsend*, der Generaldirektor der Chrysler Corporation, oder *Roy Abernethji*, der Leiter von American Motors.

Und das war ungleich mehr als ein persönlicher Erfolg. Denn indem er die Alleinherrschaft der »Prestige-Autos« brach, leistete Heinrich Nordhoff der ganzen Welt und auch Amerika selber einen gewaltigen Dienst: Er veranlaßte die amerikanischen Fabriken zum Bau ihrer »Compacts« und brachte überall eine Rückbesinnung auf den Zweck des Autos zuwege, verschaffte so Millionen und aber Millionen Menschen die Möglichkeit, statt lackierten Blechs echte Helfer zu erwerben.

Natürlich wurde die Volkswagen-Produktion nicht vervielfacht, um der »Menschheit« zu dienen. In Wolfsburg wurde gearbeitet, weil hier alle wieder hochkommen wollten, Nordhoff selber nicht ausgenommen. Der Volkswagen wurde exportiert, weil Deutschland anders verhungert wäre, weil es Kautschuk und Mineralöl und Metalle haben mußte. Aber der Volkswagen wurde nichts-

destoweniger nicht nur der Helfer *eines* Landes, sondern von 131 Ländern. Nicht nur unmittelbar, sondern auch durch den Zwang, den er auf die Konkurrenz ausübte, ähnliche Typen zu entwickeln. Und das wiederum bedeutete weltweite Transport- und Verkehrsrationalisierung und das Aufhören oder zumindest eine fühlbare Einschränkung sinnloser Verschwendung besonders in den Vereinigten Staaten.

Henry Ford war groß geworden, weil er wußte: »Die Armut entspringt zum großen Teil dem Herumschleppen toter Gewichte. Die ganze Landarbeit ist nur dadurch so schwer.« Ford setzte, wie gesagt, den Leichtbau durch. Aber bald wurden die Autos immer schwerer und teurer - und vor allem immer rascher Schrott: Kann ein Auto mindestens zehn Jahre lang seinen Dienst tun, so konnte »man« sich bald in einem Modell, das zwei oder drei Jahre alt war, nicht mehr sehen lassen. Der Ford T wurde 19 Jahre lang erzeugt. Nun aber mußte die Automobilindustrie jedes Jahr mit einem »neuen« Wagen herauskommen, wenn da meist auch nur das Blech anders verformt wurde. Chrysler z. B. gab im Durchschnitt der Jahre 1952-62 für die Entwicklung neuer Modelle nicht weniger als 876 Millionen DM jährlich aus, und eine neutrale Expertengruppe stellte fest, daß die unnötigen Mehrkosten bei der Herstellung eines amerikanischen Personenwagens 1962 gegenüber 1949 je Wagen betrugen: durch zu große PS-Zahl und Länge 44 \$; durch zwecklose Zusatzgeräte i 1 \$; durch Werbung für Unnützes 14 \$. Zusammen pro Auto 2336 DM. Insgesamt machte das in den USA Mehraufwendungen von jährlich 3,3 Milliarden \$ notwendig. Die neuen Modelle verbrauchten dazu pro 10000 Meilen um 40 \$ mehr Benzin als die von 1949. Die zwischen 1950 und 1961 in den Vereinigten Staaten gebauten Autos erforderten also für 7,1 Milliarden \$ oder 28,4 Milliarden DM *mehr* Treibstoff, als gleich viele Wagen des Modells 1949 es getan hätten. Alles in allem wurden für »Prestige-Dimensionen« in den USA jährlich fünf Milliarden Dollar vergeudet, mehr, als 100 Millionen »Unterentwickelte« jährlich zu verzehren haben. Auch in Amerika aber kann das gleiche Geld nicht zweimal ausgegeben werden.

Keine Kleinigkeit also, was der »Volkswagen-Geist« zustande brachte. Und was natürlich auf ganz Deutschland zurückstrahlte. Nordhoff wollte Volkswagen verkaufen. Aber da berichtet z. B. der dänische Automobilhändler Axel Semler: »Professor Nordhoff kam erstmalig im Frühsommer 1948 nach Dänemark—zu einem Zeitpunkt, da Deutsche nicht besonders willkommen in unserem Lande waren. Aber er besiegte alle. . . durch seine Persönlichkeit, seinen Ernst und sein ehrliches Wollen. . .« Da schrieb im Januar

1964 Ben Pon aus Holland: »... Ohne diesen Mann wäre nicht nur die deutsche Automobilindustrie, sondern auch der Ruf des neuen demokratischen Deutschland nie so schnell zur Geltung gekommen. . . Er war der erste und größte Botschafter Deutschlands und hat es als Deutscher verstanden, den Ruf und die guten Eigenschaften seines Volkes wieder in der ganzen Welt hochzubringen . .

Und so war es in Dutzenden Ländern: Nordhoff, der Volkswagen und die deutsche Tüchtigkeit verschmolzen zu einem einzigen Begriff. Nordhoff schuf ein neues Symbol deutscher Weltgeltung, brachte das VW-Zeichen in Ländern zu Ansehen, in denen das Hakenkreuz als identisch mit Deutschland angesehen wurde, löschte den Swastika-Eindruck aus und ersetzte dieses fremde Kultzeichen durch ein Zeichen der eigenen Leistung.

Und das war eine der Hauptvoraussetzungen des deutschen Wiederaufstiegs, denn systematisch waren Deutschland und die Deutscheja durch eine jahrelange, raffinierte Propaganda so schlecht gemacht worden, daß kein Hund mehr ein Stuck Brot von ihnen nehmen wollte. Besonders die deutsche Industrie wurde verfemt, mußte, wie Richter Robert H. *Jackson* es in Nürnberg sagte, »wegen ihrer Mitwirkung an der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft bloßgestellt und zur Verantwortung gezogen werden«. Jeder einzelne Volkswagen aber durchkreuzte diese Absicht, eine Kollektivschuld der deutschen Wirtschaft zu konstruieren. Und half so auch entscheidend mit, der Gleichsetzung von »Krupp« und »deutschem Militarismus« entgegenzutreten, einen Mythos zu überwinden, der generationenlang Deutschlands Beziehungen zu den andern Völkern belastet und das ganze Deutschlandbild verfälscht hatte.

30 Ein Mythos wird überwunden

DIE WANDLUNG DES KRUPP-BILDES - UND DAMIT DES DEUTSCHLAND-BILDES

Nicht weit von den Hochhaustürmen Sao Paulos, das 1920 eine halbe Million Einwohner hatte und demnächst fünf Millionen zählen wird, dehnen sich riesige, verwahrloste Kaffeeplantagen: Zu viele Kaffeebäume wurden hier gepflanzt, und zu viele Länder wollten wie Brasilien durch ihren Kaffee reich werden, und so schien auch die Eisenbahn, die dieses Gebiet erschloß, keinen Sinn mehr zu haben.

Heute aber ist sie unentbehrlicher denn je, denn 1961 entstand bei Campo Limpo auf einer aufgegebenen Kaffee-Hazienda und am Rand großer Eukalyptus-Wälder einer der modernsten Industriebetriebe der Welt: Pressen, Schmiedemaschinen, Gegenschlaghämmer und alle Arten von Werkzeugmaschinen kamen aus Deutschland. Eine große Gesenkmacherei wurde eingerichtet und Öfen gebaut und alles, was sonst nötig ist, um jährlich 20000 Tonnen Kurbelwellen und Zahnräder herzustellen, Zapfenkreuze, Hinterachswellen und Achsschenkel. Und nur dank dieser Groß-Gesenkschmiede konnten in Brasilien, das 1950 noch keinen Auspufftopf produzierte, fünfzehn Jahre später eine Viertelmillion Kraftfahrzeuge erzeugt werden. Denn diese Schmiede liefert essentielle Bestandteile, die in jeder Autofabrik selber herzustellen sich nicht lohnt - und die sonst niemand hier erzeugt. Campo Limpo beliefert nun z. B. die »Volkswagen do Brasil«, in deren Werk in Sao Bernardo Erweiterungsarbeiten im Gange sind, die die Tagesproduktion von 300 auf 600 Autos bringen und in das die Volkswagen AG insgesamt 700 Millionen Mark investiert. Campo Limpo arbeitet auch für vier andere große Werke, und bereits 1964 wurde in Brasilien das millionste Kraftfahrzeug fertig. Binnen acht Jahren wurde mehr erzeugt, als in den vorangegangenen vier Jahrzehnten importiert worden war. Und so von der brasilianischen Automobilindustrie ein Umsatz erzielt, der halb so groß ist wie die Staatseinnahmen und alle öffentlichen Einnahmen des Landes zusammen.

Und das ist entscheidend wichtig für dieses »Land der Zukunft«, denn kaum anderswo erweist sich so sehr wie hier die Richtigkeit des Ausspruches Leopolds II. von Belgien: »Kolonisieren heißt transportieren!« Wenn das Wort »kolonisieren« auch inzwischen

tabu wurde, kein Land konnte und kann ohne entsprechende Transportmittel entwickelt werden, und bis in die jüngste Vergangenheit fehlten diese Brasilien noch mehr als den afrikanischen Staaten. Und damit uns allen, denn Brasilien ist das holz- und eisenreichste Land der Erde. Es besitzt praktisch alle Mineralien, die industriell verwertet werden, kann mehr Fett- und Faserstoffe liefern als irgendein anderes Gebiet. Es besitzt ungeheure Wasserkräfte und riesige, fruchtbare Ländereien, die noch nie ein Pflug schürfte und die hoch genug liegen, um auch klimatisch für weiße Massensiedlungen in Frage zu kommen. Brasilien bietet Lebensmöglichkeiten für mindestens 500 Millionen Menschen, und wenn es 1830 erst 5 Millionen besaß, so waren es 1950 bereits 50, sind es heute etwa 80 und damit mehr, als in den neun anderen südamerikanischen Staaten zusammen leben. Aber drei Viertel dieser 80 Millionen sind nicht weiter als 150 Kilometer von Brasiliens über 8000 Kilometer langer Küste entfernt ansässig. Das Innere des Landes, das größer als Australien ist, um die Fläche des Staates Texas größer als die USA und fünfzehnmal größer als Frankreich, bleibt weitgehend leer.

Brasilien eilt trotz Politiker-Gezänk und Militär-Revolten, trotz Inflation und Korruption in erstaunlich raschem Tempo seiner Zukunft entgegen. Es brachte seine Stahlerzeugung, die 1930 annähernd 100 000 Tonnen betrug, auf knapp drei Millionen im Jahre 1963, verdoppelte 1954-64 seine Industrieproduktion. Aber sein Eisenbahnnetz ist mit 38000 Kilometern nicht wesentlich länger als das der Bundesrepublik, obwohl Brasilien zwanzigmal größer als Vorkriegsdeutschland ist. Es besitzt nur die Hälfte von Westdeutschlands Lokomotiven, und die Gütertransporte der brasilianischen Eisenbahnen erreichen mit etwa 42 Millionen Tonnen im Jahr nicht viel mehr als ein Zehntel dessen, was die täglich 14000 von der Bundesbahn eingesetzten Güterzüge bewältigen. In den letzten zwei Jahrzehnten entstanden zwar über 200 neue Zivil-Flugplätze in Brasilien, aber nur knapp 5000 Kilometer neue Eisenbahnen, denn das Land ist ja auch das größte Tropengebiet der Erde; Bahnbauten sind hier ungleich schwieriger als anderswo. Zwar gibt es den über 5000 Kilometer langen Amazonas, der mehr als 100 schiffbare Nebenflüsse hat, verfügt Brasilien über insgesamt 35 000 Kilometer Wasserstraßen. Aber die sind nicht mit den ausgebauten Europas oder Nordamerikas zu vergleichen, sind durch Niedrig- oder Hochwasser oft monatelang unbenutzbar. Und ähnlich ist es bei den rund 500000 Kilometer brasilianischer »Straßen«: Nur etwa 40000 Kilometer sind ganzjährig von Autos befahrbar.

Aber das ist *doppelt* soviel wie 1950. Brasiliens Autostraßennetz wächst rapide, und auf dem gibt es heute bereits 1,8 Millionen Kraftfahrzeuge statt vor dem Krieg weniger als 100000. Diese sind heute das wichtigste Transportmittel im Innern des Landes. Und die gäbe es nicht ohne das »Herzstück« der brasilianischen Autoindustrie, das erwähnte Werk in Campo Limpo. Und das heißt »Krupp Metalurgica Campo Limpo S. A.« Zweieinhalbtausend Brasilianer und Deutsche arbeiten hier unter dem Zeichen der »Drei Ringe«. Dieses Firmenzeichen tragen nun auch die zo schweren, dieselhydraulischen Lokomotiven, die auf von Krupp gelieferten Schienen die Züge schleppen, die das Eisenerz von Cassinga an die Küste Angolas bringen, von einer durch Krupp gebauten Erzaufbereitungsanlage zu der Kruppschen Verladeeinrichtung in Lobito.

Diese drei Ringe tragen nun auch 90 Lokomotiven in Indien, und war die »Indiengemeinschaft Krupp-DEMAG« federführend beim Bau des Stahlwerkes Rourkela und wurde die zu Rourkela gehörende Stadt für 100 000 Inder auf den Kruppschen Reißbrettern in Essen geplant, so ganze Industrien und schlüsselfertige Fabriken in Dutzenden Ländern von einem Ende der Welt zum andern. Krupps »Drei Ringe« bedeuten wie das Volkswagen-Zeichen heute Aufbau und Fortschritt, wo immer man hinkommt, denn die Firma Krupp setzt heute sechsmal soviel um wie vor dem Krieg und liefert in dreimal so viele Länder - und erreichte damit keineswegs nur einen erstaunlichen Wirtschaftserfolg: Die Kruppsche Nachkriegsentwicklung bedeutet ein neues Deutschlandbild. Bedeutet die Überwindung eines Mythos, einen Sieg im Kampf gegen irrationale Verteufelungen in der Politik und im Zusammenleben der Menschen, ohne deren Überwindung es keinen Frieden geben kann. Auf derartigen Mythen ruhte das Dritte Reich. Aber nicht minder die Nachkriegsjustiz der Sieger - und Mythen liegen weitgehend dem ganzen Ost-West-Konflikt zugrunde.

Und da war der »Mythos Krupp«: Wenn es eine Nachkriegsmaßnahme gab, die in Amerika so populär wie in Rußland war und in Australien soviel Beifall fand wie in England, Frankreich oder Holland, so war das »das Vernichten des deutschen Militarismus für immer und ewig«. Und damit das »Auslöschen der Firma Krupp«, denn die war identisch mit diesem deutschen Militarismus geworden, war ein integraler Bestandteil der »ewigen Bedrohung von Deutschlands Nachbarn«. Krupp in Essen, das war das »Symbol germanischer Zerstörungswut«, der »Inbegriff aller schlechten deutschen Instinkte«.

Was grotesk war, denn wie Alt-Bundespräsident Theodor Heuss es am 20. November 1961 bei der Hundertfünfzigjahrfeier Krupp sagte: »Die Vorstellung, als ob die Prokura und das Konstruktionsbüro bei Schneider-Creusot, bei Skoda, bei Vickers & Armstrong, bei der Bethlehem Steel Co. und so fort himmlischen Engeln anvertraut sei, während die entsprechenden Baulichkeiten bei Krupp eine Dependence der teuflischen Hölle seien, das ist schwer erträgliches Pharisäertum.

Aber Mythen waren stets das wirkungsvollste Werkzeug der Heuchler, und jahrzehntelang hatte eine auf Hochtouren laufende Propagandamaschinerie Krupp unter Hunderten Waffenfabrikanten zum »typischen« gestempelt; hatte, weil ihre Waffen zu den besten zählten, die Krupps zum »Inbegriff« der »Merchants of Death« - der »Verkäufer von Tod« - gemacht. Und nun ist die Firma dennoch bedeutender denn je: Kann es sein, daß die Welt Heuchelei zu verabscheuen beginnt? Daß Krupp - und Deutschland - eine neue Chance erhielten, weil die Kriegsverbrecherprozesse die gegenteilige der beabsichtigten Wirkung hatten und immer weniger Leute an Deutschlands Alleinschuld glauben?

Essen, »die Waffenschmiede des Reiches«: Gewiß, hier wurden Kanonen gebaut. Aber in welcher großen Schwerindustrie-Stadt nicht? Und in welcher weniger? 1913, zur Zeit ihrer ersten Hochblüte, setzte die Firma Krupp 442 Millionen Goldmark um. Davon stammten 74,8 Millionen aus Rüstungsaufträgen: 170/10 also, nur wenig mehr als ein Fünftel.

Hatte Krupp 1914 rund 83 000 Leute beschäftigt, so waren es 1927 etwa 151 000. Und die hatten tatsächlich unter anderem die »Dicken Berthas« gebaut und schließlich die »Super-Kanone«, mit der Paris beschossen wurde. »Die Hunnen beschießen Paris«, stand am 24. März 1918 mit großen Lettern auf der Titelseite des »Peil Parisien«, und wiederum staunte und wütete die Welt, denn die Deutschen standen 128 Kilometer von der französischen Hauptstadt entfernt, die Krupp-Kanone mußte also »eine völlig unmögliche Reichweite« haben. Insgesamt 289 Treffer wurden erzielt. Sie kosteten 811 Menschen das Leben. Und das bedeutete für 81 Familien eine Tragödie. Aber was war die Paris-Beschießung, verglichen mit der Hunger-Blockade, die der amtlichen Denkschrift des Reichsgesundheitsamtes vom März 1919 zufolge 762 796 Menschen das Leben kostete? Was war die Beschießung von Paris, verglichen mit dem, was im Zweiten Weltkrieg mit Deutschlands Städten geschah? Und vor allem: Was bedeuten diese 811 Kriegsopfer - so bedauerlich ihr Töten auch bleibt - gegen die Millionen Menschen, für die Krupp-Experten neue Lebensmöglich-

keiten schufen? Gegen die Kruppschen Friedensleistungen, von denen allerdings auch die meisten Deutschen nichts wissen?

Die »Hunnen« bombardierten Paris. Diese »Hunnen« machten aber auch (wie schon im 10. Kapitel dieses Buches geschildert) die großindustrielle Stickstoffbindung möglich, schufen buchstäblich »Brot aus der Luft« - und Voraussetzung aller Luftstickstoff-fabriken der Welt waren Baustoffe, die Krupp entwickelte. Und zwar bereits seit dem Jahre 1912. Man sagt »Stahl«. Aber wenn vor dem Ersten Weltkrieg Stahl mit 750 Kilo Festigkeit je Quadratzentimeter als gut galt, so forderten die Brückenbauer vor dem Zweiten 2000 Kilo, und die neue Köln-Mülheimer Brücke z. B. kam mit 8000 Tonnen Stahl aus, während 1939 noch 1000 nötig gewesen wären. Wenn es heute Tanker von 140000 Tonnen Tragkraft gibt und noch weit größere im Bau sind, so nur, weil inzwischen Grobbleche entwickelt wurden, deren Streckgrenzen und Zugfestigkeiten doppelt so hoch sind wie 1950. Da gibt es nun Stahl, der dünner als ein Menschenhaar ist, Stahl, der die Temperaturen aushält, die bei Überschallgeschwindigkeit entstehen, und die Kräfte, die in Atom-Reaktoren wirksam werden. Und da machte Krupp bereits 1918 Stähle fabrikationsreif, die »druckwasserstoffbeständig« sind.

Das aber bedeutete einen gewaltigen Sieg über den Hunger, denn erst als es Baustoffe für die Reaktionstürme gab, in denen bei 200 Atmosphären Druck und 500 bis 600 Grad Hitze Wasserstoff und Stickstoff sich verbinden, konnte Mineraldünger in der benötigten Menge erzeugt werden. Die ersten Kontaktöfen hatten nur eine Lebensdauer von wenigen Stunden, denn der Wasserstoff reagierte auch mit dem Kohlenstoff des damaligen Stahls, ließ ihn zu Gußeisen werden. Völlig neuartige Stähle mußten entwickelt werden, und es war die Firma Krupp, die 1918 einen Kontaktöfen von 22 Meter Höhe und 80 Zentimeter Durchmesser baute, der sich im Dauerbetrieb bewährte und eine Tagesproduktion von zehn Tonnen Luft-Stickstoff ermöglichte. Mit ihm begann die Entwicklung einer Industrie, deren Welt-Jahreskapazität heute 12 Millionen Tonnen Rein-Stickstoff beträgt und die, wie erwähnt, Mehrernten von jährlich 240 Millionen Tonnen Getreidewert bringt, Mehrerträge von gut 120 Milliarden DM jährlich oder zehn Milliarden monatlich.

Natürlich wurden die für die Hochdruck-Stickstoff-Synthese entwickelten Spezial-Stähle auch zum Bau anderer Apparaturen verwendet, und eine Revolution der Chemo-Technik und der Technik überhaupt bedeutete auch der Kruppsche »nichtrostende, hitze- und säurebeständige« Stahl, der bereits 1906 entwickelt

worden war: Die Krupp-Forscher stellten damals fest, daß nicht nur reines Chrom und reines Nickel gegen Wasser und Luft unempfindlich sind, sondern ihre Korrosionsbeständigkeit auch auf zahlreiche Legierungen übertragen. Nur ließen sich diese Legierungen mit den vorhandenen Mitteln nicht bearbeiten. Immer neue Versuchsreihen mußten durchgeführt werden, ehe Stähle zur Verfügung standen, die nicht rosteten und wie alle andern zu bearbeiten sind. Erst 1912 war es soweit, daß Krupp die Patente 304126 und 304159 bekam und die Stahlsorten V-2-A und V-4-A auf den Markt gebracht werden konnten, die dann seit 1922 »Nirosta« hießen. Aber wenn die V-2-A-Produktion vor dem Ersten Weltkrieg 18 Tonnen betrug und 1925 rund 2000 Tonnen, so heute in der Bundesrepublik rund eine Viertelmillion und in den USA eine Million Tonnen. Denn Groß-Reaktionsgefäße, Absorptionstürme oder Kühlschlangen aus dem neuen Stahl halfen natürlich nicht nur der deutschen Chemie, sondern Werken in aller Welt Werte schaffen, an die ohne die neuen Baustoffe vorher nicht zu denken war.

Wie Krupp-Stähle die Chemie revolutionierten, so war es, wie geschildert, ebenfalls Krupp, der 1926 erstmals gesintertes Hartmetall auf den Markt brachte und durch seine WIDIA-Schneidflächen eine der Grundlagen der modernen Massenfertigung schuf. Und da war es ja auch Krupp gewesen, der entscheidend zur Verwirklichung der Ideen Rudolf *Diesels* beitrug, die Motorisierung der Wekschiffahrt und des Straßen-Güterverkehrs wie der Landwirtschaft ermöglichte, den Bau von Millionen Traktoren wie zahlloser Kraftwerke und Bewässerungsanlagen.

Ohne Dieselmotoren können wir uns die Welt nicht mehr vorstellen. Und leisten die alle erdenklichen Arbeiten, so halfen sie der Welt auch binnen zwei Generationen gut 1000 Millionen Tonnen Erdöl sparen, denn deren Wirkungsgrad ist ja um rund ein Drittel besser als der von Benzinmotoren. Aber daß Diesels Erfindung sich durchsetzte, ist mit das Werk der Firma Krupp. Denn Diesel schloß 1893 einen Vertrag mit der Maschinenfabrik Augsburg und Friedr. Krupp in Essen, und gemeinsam überwand die bis 1897 die unüberwindlich scheinenden technischen Schwierigkeiten. Das Reifmachen dieses Kraftmaschinen-Typs war sehr teuer. Und Krupp trug die Hauptlast. Von Krupp wurde x 4 auch der erste serienmäßig hergestellte luftgekühlte Fahrzeug-Dieselmotor der Welt gebaut, 1938 der erste schnellaufende, ventilsteuerte Fahrzeug-Dieselmotor. Krupp stellt heute - in Zusammenarbeit mit dem Tata-Konzern - in Jamshedpur die meisten Lastautos Indiens her und in Zusammenarbeit mit der

amerikanischen Firma Cummins berühmte Schwerlastwagen für die ganze Welt.

Und Neues durchzusetzen, hatten die Krupps immer schon erstrebt. Schon seit einem Jahrhundert werden in Deutschlands »Waffenschmiede« Waffen des Friedens geschaffen, denn Alfred Krupp, der »Kanonen-König«, war in Wahrheit der »Eisenbahn-König« seiner Zeit, die bedeutendste seiner vielen Erfindungen die des nahtlosen Radkranzes, die er 1852 machte, als seine Fabrik 345 Arbeiter zählte. Denn erst der leitete die Ara des Massentransports ein: Die bisherigen, geschweißten Eisenbahnräder zwangen zu Geschwindigkeits- und Belastungsbeschränkungen, die Schweißnaht war unsicher, immer wieder gab es Radbrüche und dadurch schwere Unglücksfälle. Die Zugkraft einer Lokomotive hängt zum Teil von ihrem Gewicht ab, aber Achsen und Räder hielten in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts nur 12 bis 20 Tonnen aus, und dementsprechend betrug das ganze Zuggewicht selten mehr als 60 Tonnen, weniger als heute ein einziger Großraumwagen faßt. Die Eisenbahnfachleute erkannten sofort, welchen Fortschritt Krupps aus einem Stück geschmiedete und gewalzte Räder bedeuteten, und so kam er rasch auf einen Verkauf von 30000 Stück im Jahr. Schon seit 1848 hatte Krupp Eisenbahnfedern, Wagenachsen und Kolbenstangen für Lokomotiven hergestellt, und seit 1854 stellte er komplette Radsätze her. Krupp erkannte vor allen andern die Bedeutung des Bessemer-Verfahrens, nahm 1862 das erste Bessemer-Stahlwerk des Kontinents in Betrieb und begann nun mit der Massenerstellung von Eisenbahnschienen. Krupp trug entscheidend dazu bei, daß aus den 7700 Kilometer Schienenwegen, die es 1840 auf der Welt gab, binnen zwei Generationen über eine Million Kilometer wurden - und diese Entwicklung wiederum ließ seine Firma wachsen, Alfred Krupps Arbeiterzahl von ursprünglich sieben auf 1920 mehr als 68000 ansteigen. Wie Treitschke es später beschrieb: »Die Eisenbahnen rissen die Nation aus ihrem wirtschaftlichen Stilleben, sie griffen in alle Lebensgewohnheiten so gewaltig ein, daß Deutschland einen völlig veränderten Anblick bot.«

Und wie Deutschland alle Industrienationen. Hauptlieferant von Schienen und Radsätzen der Vereinigten Staaten aber war *Krupp*. Seit 1875 besteht das Kruppsche Firmenzeichen aus drei verschränkten Ringen, die Radreifen symbolisieren. *Nie* bestand es aus gekreuzten Kanonenrohren mit einer rauchenden Bombe darüber wie die Schutzmarke einer sehr berühmten französischen Firma. Aber »Krupp, der Kanonenkönig«, das klebte nichts-

destoweniger. Die historische Wahrheit ist: Das *erste* Sozialgesetz der Vereinigten Staaten, der »Social Security Act« F. D. Roosevelts, stammt aus dem Jahre 1935. Die Alters- und Invaliditätsversicherung Frankreichs wurde 1930 eingeführt, die Englands 1925. Alfred Krupp aber gründete die erste deutsche Betriebskrankenkasse und eine Sterbekasse, deren Satzungen später *Bismarck* als Vorbild für seine soziale Gesetzgebung des Jahres 1881 dienten, bereits 1836. Krupp begründete den sozialen Wohnungsbau, war ein Pionier der Nachwuchsschulung. Aber für das Ausland war und blieb er der »Kanonen-König«, und als Alfred Krupp von Bohlen und Halbach vor dem Nürnberger Kriegsverbrecher-Tribunal stand, da sagte der amerikanische Ankläger Telford *Taylor* am 8. Dezember 1947: »Der Ursprung, die Entwicklung und der Hintergrund der von diesen Angeklagten verübten Verbrechen und der verbrecherischen Pläne, an denen sie sich beteiligten, kann über einen Zeitraum von über 100 Jahren deutschen Militarismus hinweg und von 133 Jahren - vier Generationen - Kruppscher Waffenproduktion verfolgt werden.. .« Alfred Krupp stand nicht nur für seinen Vater hier, der durch einen Schlaganfall die Sprache verloren hatte, sondern auch für seinen Großvater, Urgroßvater und Ur-Urgroßvater. Und so stand - wie im IG-Farbenprozeß - das Urteil von vorneherein fest. Richter Robert H. *Jackson*, den Präsident Truman am z. Mai 1945 mit der Organisation der Kriegsverbrecher-Justiz betraute, hatte erklärt: »Krupp ist der Brennpunkt, das Symbol und der Nutznießer der unheilvollen Kräfte, die den Frieden Europas bedrohen!« - »Krupps Verurteilung fordert die Weltmeinung!« Aber Alfred Krupp wurde nicht nur zu zwölf Jahren Gefängnis verurteilt, sondern auch zum Verlust all seines Eigentums, obwohl die amerikanische wie die britische Rechtsanschauung Besitz-Entzug als Strafe ausschließt und auch das Vermögen von Göring oder der andern »Kriegsverbrecher« nicht beschlagnahmt worden war. Richter H. C. *Anderson* gab auch seine Ablehnung des Konfiskationsbeschlusses im Fall Krupp zu Protokoll. Aber er wurde überstimmt, denn die Firma Krupp sollte aufhören zu bestehen. Sie hörte nicht auf, denn wie Alfred Krupp es nach seiner Haftentlassung sagte: »Mein Leben hat nie von mir abgehangen, sondern vom Ablauf der Geschichte.. .« Schon als General Lucius D. *Clay* am 1. April 1949 das Krupp-Urteil bestätigte, paßte er die »Modalitäten der Vermögenseinziehung« den erkalteten amerikanisch-sowjetischen Beziehungen an: Stalin hatte für das Ruhrgebiet eine amerikanisch-britisch-sowjetische Verwaltung gefordert. Zu der war es nicht gekommen. Aber die Ein-

ziehung des Krupp-Vermögens hätte durch den Alliierten Kontrollrat erfolgen und die Werke zu gleichen Teilen unter allen vier Besatzungsmächten aufgeteilt werden müssen. Durch das Krupp-Urteil wären die Russen also doch an die Ruhr gekommen, und davor warnten die Krupp-Anwälte General Clay. Gustav Heinemann z. B. berichtet: »Ich bat den General, das amerikanische Urteil sich nicht so auswirken zu lassen, daß die Sowjets mit ins Spiel kämen.« Norbert Mühlen sagt: »General Clay wußte sehr wohl, was geschehen würde, wenn die Tore der Ruhr sich den Russen öffneten. Diese Katastrophe wünschte er zu vermeiden. In einem brillanten Schachzug ordnete er an, daß Krupps Eigentum der Beschlagnahme durch den Befehlshaber derjenigen Zone unterlag, in der es sich befand.«

In der Sowjet-Zone lag nur das Gruson-Werk Krupps in Magdeburg, und das wurde von den Sowjets konfisziert. Die drei westlichen Militärregierungen aber verzichteten »vorläufig« auf die ihnen von Clay eingeräumte Möglichkeit, sich des de facto in ihrer Hand befindlichen Krupp-Vermögens auch de jure zu bemächtigen, weil die Franzosen die Ruhr-Werke nach Lothringen verlagern wollten; die Engländer sie zu verstaatlichen wünschten und die Amerikaner nicht wußten, was sie wollten. Und weil ja inzwischen sowieso das Krupp-Vermögen langsam, aber sicher zerrann, das Essener Krupp-Gelände durch Bombardierungen wie Demontagen längst »der gewaltigste Fabriks-Friedhof, den es je gab«, geworden war.

Und wie mit Krupp, schien es mit der ganzen Stadt Essen vorbei. Sie besaß bei Kriegsende 285 000 Einwohner statt der 667 000 des Jahres 1939, binnen drei Jahren schrumpfte die Bevölkerung Essens um eine halbe Million. Von den einst vorhandenen 184 000 Wohnungen waren nur 53 000 unbeschädigt geblieben. Aber auf Pferdewagen und mit Handkarren kehrten die Essener heim, sobald die Kanonen schwiegen. Von den 100 Kilometern städtischer Straßen waren 700 unbenutzbar geworden. Aber die Bergleute schufen sich Unterkünfte im Schutt, bauten Stollen. Die Essener zogen in ihre Schrebergärten, schufen sich Notunterkünfte. Im Februar 1946 gab es Wolkenbrüche, Ruhr und Eisener traten über die Ufer und machten 3000 Familien, die eben erst ein Dach über dem Kopf gefunden hatten, wieder obdachlos. Und nun gab es statt der Staubstürme eine furchtbare Mückenplage. Im Sommer 1946 aber erneut einen Sturm, der Eisenteile wie Granatsplitter durch die Luft wirbelte, Betondecken, die noch an ihren Armierungen hingen, losriß, der Mauerreste umbles und so 200 Menschen tötete. Und noch im März 1949

wehte ein Sturm Ruinen um, tötete dabei sieben Menschen und verletzte 32 schwer, denn da waren von etwa 16 Millionen Kubikmetern Schutt erst drei Millionen beseitigt.

Aber da betrug die Bevölkerung Essens doch schon wieder neun Zehntel des Vorkriegsstandes. Die Essener hatten längst aufgegebene Kleinzechen wieder in Gang gebracht, bauten Kohle ab wie vor Jahrhunderten, und Kohle war ein Tauschmittel, kaum weniger wertvoll als Zigaretten.

Und so beschäftigte auch Krupp wieder über 70000 Leute. Denn da war die Kruppsche Lokomotiv-Fabrik erhalten geblieben, und die war die einzige ihrer Art in der britischen Zone. Wollten die Sieger Kohle haben, mußten sie auch für die nötigen Transportmittel sorgen, und so wurden der Kruppschen Fabrik am 18. Juni 1945 die ersten sechs Reparaturaufträge erteilt. Acht Tage später verließ die erste wieder brauchbar gemachte Lokomotive das Werk. Die Engländer teilten Krupp am 2. Juli 1945 weitere zu. Schließlich konnten bis zu 15 reparierte Loks monatlich abgeliefert werden, obwohl es keine Ersatzteile gab, immer wieder Stromsperren und immer magerere Rationen. Aber die »Kruppianer« wußten, worum es ging. Sie richteten auch andere Reparaturwerkstätten ein. Durften nur Aufträge annehmen, die binnen zehn Tagen ausgeführt werden konnten. Aber aus diesen befristeten »Permits« wurden stillschweigend Dauererlaubnisse, weil auch General *Marshall* wußte: »Entweder wird ganz Europa eine Sphäre des Fortschritts und des Friedens, oder das soziale Gefälle zwischen den hochindustrialisierten Ländern des Westens und einem wirtschaftlich verelendeten Deutschland reißt eine Kluft auf, die das deutsche Volk erneut mit Gewalt zu schließen trachten wird. .

Und so hatte schließlich auch die Kruppsche Lokomotivfabrik im Dezember 1948 neben der Reparatur-Erlaubnis eine zum Neubau von Zugmaschinen erhalten, und binnen 15 Jahren wurden hier 1750 Lokomotiven gebaut, davon 800 an die Bundesbahn und 630 ans Ausland geliefert. Vor allem durch einen südafrikanischen Auftrag auf 100 Dampflokomotiven konnte das Krupp-Werk 1953 nicht weniger als 84% seiner Produktion exportieren, und heute deckt es ein Achtel des Weltbedarfes. Da wurde ein Exportabkommen mit *Kratiss-Maffei* in München geschlossen, Erfahrungen und Kontakte gepoolt, und so stammen nun z. B. auch die sechs stärksten Diesel-Lokomotiven der Welt aus Deutschland, die je 4000 PS leisten, mit Voith-Turbogetrieben und hydrodynamischen Voith-Bremsen ausgerüstet sind und von Krauss-Maffei in die USA geliefert wurden.

Ähnlich war es bei der WIDIA-Fabrik. Auch die war zum Teil erhalten geblieben, wurde aber von den Alliierten gesperrt, weil Krupp »nie wieder« Stahl erzeugen sollte. Und es kostete außerordentliche Anstrengungen und sehr viel Zeit, den Besatzern klarzumachen, daß gesinterte Hartmetalle kein Stahl sind. Und daß sie schließlich eine Produktionserlaubnis gaben, lag wohl weniger an technischer Einsicht als an der Tatsache, daß auch der Bergbau längst mit WIDIA-Bohrwerkzeugen arbeitete, diese aber ebenfalls für die Kohlenförderung unentbehrlich waren. Doch so oder so, Mitte 1949 hatte auch die WIDIA-Fabrik wieder 12096 Beschäftigte.

Und inzwischen war General Clay abberufen worden, seit Mai 1949 regierte der Wallstreet-Anwalt John *McCloy* als amerikanischer Statthalter in Deutschland. Im Juni 1950 kam es zum Korea-Krieg, und da wurde Dr. Adenauers Angebot eines deutschen »Wehrbeitrages« immer wohlwollender beurteilt. Eines trat zum andern, und so begnadigte McCloy am 31. Januar 1951 Alfried Krupp und die mit ihm verurteilten Krupp-Direktoren und hob zugleich die Vermögenseinzziehung auf.

Krupp jedoch war durch diese rein pragmatische Maßnahme der Amerikaner von seinem mythischem Odium noch nicht befreit: In England gab es einen Entrüstungs-Sturm, erbitterte Debatten im Unterhaus und Straßen-Demonstrationen. Im Pariser Parlament wurden ärgere Hetzreden gehalten als je zuvor, und die Veteranen marschierten zum Grabmal des Unbekannten Soldaten. Und für Moskau war der Fall klar: Die Einkreisung der Sowjetunion durch die westlichen »Kriegshetzer« war in vollem Gange.

Aber ehe Krupp über sein Vermögen verfügen und seine Betriebe wieder betreten durfte, vergingen noch 23 Monate. Als er nach sechs Jahren Haft am 3. Februar 1951 aus dem Landsberger Gefängnis entlassen wurde, stand er buchstäblich auf der Straße, denn in die weltberühmte »Villa Hügel« waren nach seiner Verhaftung alliierte Dienststellen eingezogen; zuvor jedoch war sie ausgeplündert worden. Neben unersetzlichen und im Wert unschätzbaren chinesischen Porzellanen, die Gustav Krupp als Diplomat in Peking gesammelt hatte, verschwanden die Gemälde flämischer Meister, alle Teppiche und die kostbarsten Bücher, das Gold- und Silbergeschirr, detailliert vorgerechnet Werte von sechs Millionen DM. Einige wenige Gemälde bekam Krupp zurück, die waren in das Schloß Röttgen bei Köln verbracht worden, den Mühlens-Sitz, der dem britischen Hochkommissar als Wohnung diente. Aber alles andere fehlt bis heute. Den

Bungalow, den Alfried Krupp jetzt bewohnt, gab es noch nicht. Und auch bei seinem Bruder Berthold hätte er auf dem Boden schlafen müssen, denn der besaß 195 x in Essen nur ein möbliertes Zimmer.

Alfried Krupp zog also zu seiner Mutter nach Blühnbach bei Salzburg und wartete. McCloy hatte zwar die Vermögens-Konfiskation aufgehoben, aber solange die »Entflechtung« im Gang war, hielten die Verwalter Krupp unter Druck, bekam er aus »seinem« Vermögen als »der reichste Mann Deutschlands« 500 Mark monatlich. Denn *gab* es noch ein Vermögen?

16000 Krupp-Pensionäre und ebenso viele Arbeiter und Angestellte waren auch in den Jahren durchgehalten worden, in denen nichts verdient worden war. Während die Kriegsjahre für General Motors z. B. einen Reingewinn von vier Milliarden DM und für die United States Steel von gut zwei Milliarden erbracht hatten, sah die Rechnung in RM/DM für Krupp folgendermaßen aus: Kriegsschäden 348 Millionen; Ost-Verluste 235 Millionen; Demontage-Schäden der Stamm-Firma 260, Demontage der Tochtergesellschaften 117,8 und Verluste an Auslandsvermögen 199 Millionen.

Schon ohne die unbezahlten Schrott-»Entnahmen«, die Patententeignungen etc, erlitt die Firma also Sachverluste von 960,8 Millionen, und dazu kamen 1945-48 laufende Verluste von 144,1 Millionen und 1948-50 erneut Verluste von zusammen 125,1 Millionen. Abgeschrieben werden mußten also 1,23 Milliarden. Vorräte aber konnten nicht in die »neue Ära« hinübergerettet werden, denn im März 1947 hatten die Alliierten befohlen, alle Rohmaterialien, Halbfabrikate und sonstige Lagerbestände zu verkaufen. Das »Verwaltungsamt für Eisen und Stahl« schrieb »Zuteilungen« aus, durch die in der Reichsmarkzeit so gut wie alles Bewegliche vom Kruppschen Werksgelände verschwand, darunter z. B. 76000 Tonnen Edelstahl. Und so betrugen die Gesamt-Einnahmen der »Weltfirma« Krupp in den ersten zehn Tagen nach dem Währungsschnitt 382,52 DM, davon 11,55 DM aus Substanzverkäufen, der Rest aus »laufender Produktion«. Nun, einige Edelstahlblöcke waren 1947 »vergessen« worden. Auf die ließ die Dresdner Bank nun fünf Millionen DM.

Da hatte außerdem der britische Controller bis zum z. i. Februar 1947 der Firma verboten, irgendwelche Verbindlichkeiten zu begleichen, hatten so auch die Hypotheken nicht gelöscht werden können, die noch auf dem Gelände der Gußstahlfabrik lasteten. Dadurch wiederum hatte dieses Gelände von den Besatzern nicht an die zahlreichen Interessenten verschleudert werden können,

die es gab, besaß die Firma nun im Zentrum der Stadt mehr als fünf Millionen Quadratmeter Grundstücke. Zur Neubesiedlung dieses verödeten Geländes der Gußstahlfabrik gründeten das Land Nordrhein-Westfalen und die Gemeinde Essen die »Industrieförderungsgesellschaft«. Sie siedelte hier bis 1956 rund 50 Betriebe mit über 12000 Arbeitsplätzen an, und Krupp bekam Geld durch Grundstücksverkäufe und Pachten. Da wurden überdies die Zechen Constantin und Emscher-Lippe und die Norddeutsche Hütte in Bremen verkauft. Alfried Krupp investierte die 10,9 Millionen DM, die er (wie seine Brüder und Schwestern) schließlich für das von den Alliierten abtransportierte Demontage-Gut bekam. Er ließ sich 68 Millionen von befreundeten Kreditinstituten und konnte so bis 1955 rund 16,5 Millionen neu investieren. Und mit deren Hilfe verdienen, was zum weiteren Aufbau gebraucht wurde.

Und auch hier hieß das: *Neubau*. Denn der Krupp-Konzern ist heute sehr verschieden von dem der Vorkriegszeit. Schon weil ja der Preis der Alliierten für die Vermögensrückgabe ein von Krupp zu unterzeichnender Vertrag gewesen war, der schließlich am 4. März 1953 im ehemaligen Ballsaal der Deichmannsaue zustande kam, dem Mehlemer Haus einer Kölner Bankiersfamilie, in dem nun die amerikanische Hochkommission residierte: In diesem 103 Seiten umfassenden »Plan für die Entflechtung, Abtrennung und Verteilung von Vermögenswerten der Firma Friedr. Krupp in Essen« (der kurioserweise kein Wort über eine eventuelle Kriegsmaterial-Erzeugung enthält) mußte sich Alfried Krupp verpflichten, bis 1959 seine Zechen und Hüttenwerke zu verkaufen, zeitlebens auf jede Stahlerzeugung und Kohlenförderung zu verzichten und sich »weder direkt noch indirekt an derartigen Unternehmen zu beteiligen«.

Dadurch entfallen heute mehr als vier Zehntel des Krupp-Umsatzes auf Verarbeitungs-Betriebe. Die Firma wird aber auch ganz anders geleitet als zur Zeit Alfred oder Gustav Krupps. Denn als der Firmenchef am 12. März 1953 unter dem Jubel der Belegschaft erstmals wieder sein Essener Stammwerk betrat, da hatte er acht Jahre »Exil« hinter sich und schon im Landsberger Gefängnis reichlich Zeit gehabt, über sein Erbe nachzudenken.

¹¹ Er saßen mit Alfried Krupp 600 andere »Politische«: Wirtschaftsführer, Generäle, Diplomaten und weltberühmte Gelehrte. Und da saßen zugleich ¹⁵⁰ Kriminelle, und der amerikanische Gefängnisdirektor wie die polnischen Bewacher versäumten keine Gelegenheit, den »Kriegsverbrechern« klarzumachen, daß sie noch weit schuldiger waren als diese Diebe, Zuhälter und

Einbrecher. Und sie trugen dadurch nicht wenig zum Wiederaufstieg Deutschlands bei. Denn »Alles Geschehen in der Welt beruht auf Reaktion der Wesen gegenüber erlittenen Störungen des Gleichgewichts . . Insbesondere zeigt die Geschichte immer wieder Gegenwirkungen gegen einseitig-extrem sich gestaltende Aktionen und Verhältnisse. . .« Und ». . . In ihrem Selbstbewußtsein. . . auf ein unerträgliches Niveau herabgedrückt. . . , suchten zahlreiche Unternehmensführer. . bewußt oder unbewußt einen Ausgleich im wirtschaftlichen Erfolg . . .

Auf Alfred Krupp, der wie ein stiller Gelehrter wirkt und nichts von einem »Industrie-Kapitän« an sich hat, scheint das auf den ersten Blick nicht zuzutreffen. Aber die Art, wie er verhaftet und verurteilt wurde, vergaß er nie. In Landsberg war er ein vorbildlicher Häftling. Da arbeitete er in der Schlosserei. Aber da schmiedete er auch Pläne, und nach seiner Freilassung hetzte er von Konferenz zu Konferenz, wurde zum Kettenraucher und zu einem sehr einsamen Mann, der seinem Unternehmen seine zweite, 1956 geschlossene Ehe ebenso opferte wie seine erste. Alfred Krupp hatte früher Zeit zum Segeln, zum Fasanen-Jagen, zum Farbphotographieren und zum Skatspielen mit einem zehntel Pfennig Einsatz gehabt. Jetzt.

Auch Krupp nahm schweigend hin, was die Sieger sich an Erniedrigungen ausdachten. Aber schon bei einem Verhör im Jahre 5946 hatte er einem Amerikaner ruhig und fast nachdenklich gesagt: »Und ich werde doch eines Tages mein Unternehmen wiederaufbauen. . .« Der Interrogator hatte schallend gelacht.

Aber ein anderer Amerikaner, dem Krupp bei seiner Entlassung aus Landsberg sagte: »Wir werden die verlorene Zeit aufholen. . . lachte nicht mehr und wußte auch, daß Alfred Krupp recht hatte, als er ihm 1956 erklärte: »Der einzige Weg, uns auszuschalten, wäre der gewesen, jeden einzelnen Deutschen umzubringen.«

Denn nun war die Firma wieder da, umfaßte sie 144 Einzelunternehmen mit gut zwei Milliarden Mark Aktiven. Da besuchten sie der König von Griechenland wie der brasilianische Staatspräsident, und da erteilten die Vereinigten Staaten dem »verurteilten Kriegerverbrecher« Alfred Krupp ein Einreise-Visum. Da konnte er nach Australien fliegen, wie er Indien und Ceylon, Iberoamerika und den Nahen und Fernen Osten besuchen konnte. Und da schloß er 5956 ein Abkommen mit Brown, Boveri & Cie., durch das Krupp auch an der modernsten technischen Entwicklung, am Reaktorbau, teilhat. Heute hält Krupp Dutzende Weltrekorde: Die Firma lieferte die mit zwölf Kilometer längste Transportband-Anlage der Welt für einen Braunkohlen-Tagebau

in Indien. Und ebenso die leistungsfähigste Steinkohlenverlade-Anlage der Welt, die von Toledo am Erie-See in den USA, die pro Stunde 6000 Tonnen von Waggonen in Schiffe umschlägt.

Krupp schuf die Stahlkugel, mit der Professor August Piccard 1960 seinen Elf-Kilometer-Tauchrekord aufstellte. Und Krupp baute die Drehbrücke, die seit 5965 als größte der Erde bei Elberdan den Suezkanal überspannt, beschleunigte den Kanalverkehr durch die Rekord-Spannweite dieser kombinierten Eisenbahn- und Straßenbrücke, die Schiffen die Durchfahrt in beiden Richtungen gleichzeitig erlaubt, wie durch eine neuartige Drehmechanik, die das Ein- und Ausschwenken der Brückenarme binnen vier Minuten ermöglicht.

Krupp... Von Abidjan bis Zambia beweisen die »Drei Ringe« heute, daß auf die Dauer doch die Wahrheit siegt und Deutschlands »Waffenschmiede« nicht dem Tod, sondern dem Leben dient.

Natürlich erreichte nicht Alfred Krupp alleine die Nachkriegserfolge seiner Firma und auch nicht die »Kruppianer« alleine, denn schon in Landsberg wußte der Erbe, daß er, genau wie jeder Krupp-Direktor, der seine Haft teilte, zu viel an Tradition trug. Wie er es selber sagt: »Als ich aus dem Gefängnis kam, waren wir keine Stahlfirma mehr, sondern eine Maschinenfabrik und ein Handelsbetrieb. Wir brauchten frisches Blut, eine neue Art, an die Dinge heranzugehen, und so beschloß ich, nach einem Mann Ausschau zu halten, der von Stahl nichts verstand. .

Alfred Krupp kehrte nicht zur patriarchalischen Herrschaft seiner Vorfahren zurück, obwohl auch er Allein-Inhaber dieses riesigen Unternehmens ist, sondern suchte sich in seltener Selbsterkenntnis und Selbstbeschränkung binnen sechs Monaten nach seiner Rückkehr einen »Premierminister«, den »Generalbevollmächtigten« Erich Beitz, der seit dem 1. November 5953 weitgehend die Krupp-Geschicke lenkt.

Erich Beitz, der typisch für »die Neuen an der Ruhr« ist, wurde 1913 in Demmin in Pommern geboren. Er besuchte in Greifswald, wo sein Vater Bankbeamter war, ein humanistisches Gymnasium, machte 1933 sein Abitur und anschließend eine Banklehre in Stralsund. Schon mit 24 wurde er Filialleiter der Pommerchen Bank in seiner Geburtsstadt. Nach einem Bankposten in Stettin kam Beitz zur Deutschen Shell in Hamburg. Der Krieg ihrte ihn durch ganz Europa und 1941 als kaufmännischen Leiter auf die Ölfelder von Boryslaw in Polen. Und hier behandelte er seine Leute so, daß er 20 Jahre später in Warschau willkommen war und vor allem durch seine persönlichen Beziehungen die

Kruppschen Verträge mit den Ostblockländern zustande brachte.

¹⁹⁴ war Berthold Beitz so mittellos wie Millionen andere Deutsche. Er verdingte sich nach seiner Flucht in die britische Zone bei einem Bauern und lebte mit seinen Schwiegereltern, seiner Frau und seinem Kind in einer Gartenlaube. 1946 begegnete Beitz einer früheren Sekretärin, die nun bei den Engländern arbeitete. Die Briten suchten einen Chef für das Aufsichtsamt über das private Versicherungsgewerbe, und wenn Beitz auch nie im Versicherungsfach tätig gewesen war, so konnte er organisieren und Menschen für sich gewinnen. Und durch die Verbindungen, die er sich so schuf, wurde Beitz 1949 Generaldirektor der Hamburger Versicherungsgesellschaft Iduna-Germania.

Beitz bewährte sich auch da. Er brachte eine Fusion zustande, durch die seine Firma vom 16. auf den 3. Platz der deutschen Versicherungsgesellschaften vorrückte. Mit 40 Jahren war er »oben«. Und zur Feier des Erfolges bestellte Beitz bei dem Essener Bildhauer Sprenger eine Bronze-Plastik für sein neues Direktionsgebäude. Im Atelier Sprengers lernte Beitz Berthold von Bohlen kennen. Durch diesen Alfred Krupp. Beim Schilaufen in St. Moritz kam es zu einer neuen Begegnung. Schließlich trafen Krupp und Beitz sich in Hamburg, und der vitale Beitz schien Krupp ein idealer Statthalter für sein Industrie-Imperium. Der Konzern mußte völlig umgebaut werden, und daß das nur gegen die »Tradition« des Hauses möglich war, erkannte Krupp so klar wie daß er selber die Erneuerung nicht zuwegebringen würde, denn zurückhaltend und scheu wie er durfte man für diese Radikalkur nicht sein.

Alfred Krupp sah sich Beitz lange an - und der glaubte, er wolle Geld von seiner Gesellschaft leihen und sei nur zu vornehm, um das offen zu sagen. Aber schließlich wurde ein Vertrag gemacht. Beitz reizte die Aufgabe, einen der umstrittensten Konzerne der Welt wieder hochzubringen und (wie er sich selber nennt) »Dirigent des Krupp-Orchesters« zu werden. Er hatte im Versicherungswesen erreicht, was für ihn zu erreichen war, und so griff er zu, wurde er - vorerst neben dem alten »Kruppianer« Friedrich *Jannsen* und seit 1955 alleine - Chef der Firma.

Der Empfang, den ihm Essen bereitete, war eisig. 142 Jahre war nun die Firma alt geworden, selbst Schulbücher hatten sie verherlicht, und nun sollte ein Revierfremder und Emporkömmling wie Beitz sie leiten? Das Krupp-Direktorium glich einem »Verdienst-Adel«, Herzögen, die keine Kritik duldeten. Aber Beitz

ließ sich nicht einschüchtern. Ein Jahr lang beobachtete und lernte er. Und dann organisierte er den Betrieb völlig neu und brach vor allem mit der geheiligten Tradition, daß Krupp nur bei Krupp kaufte, alle Aufträge möglichst innerhalb des Konzerns vergeben wurden. Nun wurde das billigste und beste Angebot berücksichtigt, gleich, von wem es stammte. Alfred Krupp stand zu seiner Wahl. Es gab stille und es gab laute Auseinandersetzungen. Aber schließlich erlahmte der Widerstand gegen Beitz, denn Erfolg hatte er. Niemand konnte leugnen, daß er den Konzern von Sieg zu Sieg führte. Als er eintrat, betrug der Umsatz zwei Milliarden Mark. Fünf Jahre später überschritt er vier, und so wurde 1958 Alfred Krupps »General-Regulativ« aus dem Jahre 1872 durch eine neue Konzernform ersetzt, zu der Alfred Krupp sagte: »Die Struktur des Unternehmens hat sich durch den Krieg und seine Folgen wesentlich verändert. Während früher in der Gußstahlfabrik ein zentraler Schwerpunkt gegeben war, besteht der Konzern heute aus gleichrangigen Einzelunternehmen...

und aus den Erfahrungen der letzten Jahre ist deshalb eine neue Organisationsform entwickelt worden. Viele Vorgänge, die bisher in der Zentrale einen großen Verwaltungsapparat beschäftigten, müssen in Zukunft in den Einzelbetrieben entschieden werden. Die Konzernleitung wird sich auf die Festlegung der allgemeinen Geschäftspolitik, die Planung, Koordinierung, Lenkung und Überwachung beschränken.«

»Weiterhin kam es darauf an, ein System zu schaffen, das jedem Mitarbeiter mit eigenen Ideen und Initiative die Möglichkeit zu wirkungsvoller Arbeit gibt. Wir wollen Verantwortung nach unten übertragen und damit die Freude an der Arbeit fördern, zum Mitdenken anregen und das Bewußtsein der eigenen Leistung wecken.«

Dementsprechend wurde das Krupp-Direktorium auf die vier Leiter der Fachabteilungen Technik, Verkauf, Finanzen und Verwaltung beschränkt. Als oberste Geschäftsleitung überwacht dieses Direktorium die achtzehn »Konzern-Hauptbetriebe«, die nur in Grundsatzfragen, bei der Besetzung der leitenden Stellen und der Finanzplanung von der Zentrale abhängig sind.

Beitz selber ist nicht Mitglied des Direktoriums, sondern »Generalbevollmächtigter des Inhabers«, das heißt, der Weg zu Alfred Krupp führt ausschließlich über Beitz. Dessen Entscheidungen bereiten die »Stabsabteilungen« - Organisation, Revision, Recht, Information und (seit 1965) Wirtschaftspolitik sowie eine »Verbindungsstelle« - vor.

Und dieser neue Aufbau bewährte sich glänzend: 1964 überschritt der Krupp-Umsatz sechs Milliarden DM, war er zehnmal so hoch wie 1936. Für rund eine Milliarde wurde exportiert. Und in diesem Jahr wurden 458 Millionen neu investiert, mehr als 1926 der Gesamt-Umsatz betrug.

Krupp arbeitete nun mit über 23000 Mittel- und Kleinbetrieben zusammen und beschäftigte selber 114000 Personen, um 36000 mehr als beim Eintritt von Beitz.

Beitz hatte sich im »Krupp-Imperium« durchgesetzt, weil er Kontakte herzustellen und auseinanderstrebende Kräfte zu koordinieren versteht. Und das kommt nun ganz Deutschland zugute, denn als »der Botschafter aus Essen« nahm er auch die Neubelebung der deutschen Beziehungen mit den Ostblockländern in die Hand.

Krupp arbeitet heute weltweit. Aber Beitz sagte: »Warum übers Meer nach Indonesien oder Bolivien gehen, wenn Osteuropa an unserer Türschwelle liegt?« Er ist überzeugt, daß der Krupp-Absatz da um 1970-75 herum ebenso groß oder größer als der heutige Absatz im EWG-Raum sein könnte, und erreichte, daß Krupp als erste deutsche Firma ein ständiges Büro in Moskau einrichten konnte. Denn hatte nicht bereits Lenin im Jahre 1922 Krupp beauftragt, 255 Quadratkilometer Ödland am Don mit Hilfe von Maschinen und Technikern in ein Mustergut zu verwandeln?

1958 besuchte der stellvertretende Ministerpräsident *Mikojan* den Krupp-Stand auf der Hannover-Messe und lud Beitz zu Besprechungen nach Moskau ein. Dort fand man es so abnormal wie in Essen, daß 1923 fast 48 % aller russischen Importe aus Deutschland kamen, jetzt aber der Anteil der Sowjetunion am deutschen Außenhandel nur mehr 0,7% betrug, während er (i. y.) selbst am schweizerischen Umsatz 6% „erreichte.

Natürlich vermochte Beitz nichts an den Embargo-Bestimmungen zu ändern oder daran, daß an Deutschlands Universitäten damals elf Lehrstühle für Slawistik unbesetzt waren (und 1965 noch immer sieben unbesetzt blieben), hatte er keinen Einfluß auf die Politiker-Mentalität. Aber immerhin ergaben sich Krupp-Aufträge für die größten Chemiefaserwerke der Sowjetunion, und da ziehen heute superschwere Kruppsche Elektroloks zahlreiche Züge der Transsibirien-Bahn.

Ost- und Südosteuropa sind die *naturgegebenen* Lieferanten und Abnehmer Deutschlands, und so stieg 1933-38 die deutsche Einfuhr allein aus ost- und südosteuropäischen Ländern von 416 auf 800 Millionen Mark, der deutsche Export von 471 auf 860 Millio-

nen. Vom deutschen Gesamt-Außenhandelsumsatz entfielen 1938 auf die heutigen Ostblockstaaten rund 13 %; 1952 aber nur 1,2 %. Stellte Deutschland 1938 von Westeuropas Gesamt-Ostexporten 44 %, und England 18 %, so lauteten 1952 die Zahlen 8,1 und 26,6; denn wie Schweden, Italien oder Frankreich hatte England nie Osthandels-Hemmungen, weitete es 1950-51 seinen Handel mit dem Rubel-Block von 1,7 auf 1,6 Milliarden DM aus, während die Exporte der Bundesrepublik - schon aus Solidarität mit den Korea-Kämpfern - von 101 auf 30 Millionen DM fielen.

Berthold Beitz gedachte das zu ändern. Er kannte den Osten aus der Kriegszeit und bereiste ihn nun intensiv. Er sah, wie dringend diese Länder Produktionsmittel, Kapital und »Know-How« brauchten und wie schwer es ihnen fällt, genug Arbeitsplätze zu schaffen, weil sie nun keine Agrarländer mehr sind, aber auch noch keine Industrieländer, sich gerade in einer Übergangs-Phase befinden, die überall die schwierigste ist.

Beitz sah aber auch, was diese Länder leisten, sagte im Februar 1965 der Londoner »Times«: »Seit ich vor acht oder neun Jahren zum ersten Mal die Posener Messe besuchte, wurden vor allem im Werkzeugmaschinenbau geradezu atemraubende Fortschritte gemacht. Osteuropa hat sich enorm entwickelt und entwickelt sich weiter und wird so als Markt für den Westen immer interessanter ...

Beitz sah, daß mit teuren und kurzfristigen Krediten den Ostblock-Ländern nicht zu helfen ist. Aber ihre *Arbeitskraft* können sie einsetzen, und so entwickelte er seinen Plan der »Industriellen Kooperation«, von Gemeinschafts-Unternehmen Krupps mit den Ostblock-Regierungen, deren Produkte auf Drittmärkten abgesetzt werden sollen.

Diese Pläne zu verwirklichen, war natürlich nicht leicht. Bereits 1957 drängte Beitz auf die Errichtung einer deutschen Handels-Mission in Warschau. Im Jahr darauf lud ihn die polnische Regierung offiziell zu Gesprächen ein, und Beitz berichtete Bundeskanzler Adenauer über seine Kontakte. Adenauer blieb skeptisch. Aber er gab Beitz doch einen Brief an den polnischen Premierminister.

Und schließlich wurden deutsche Handelsmissionen 1964-65 nicht nur in Polen, sondern auch in Rumänien, Ungarn und Bulgarien eingerichtet. Beitz reiste wiederholt nach Warschau und konnte im Dezember 1964 einen Vertrag über die Errichtung von Gemeinschaftsbetrieben abschließen.

1) Die Londoner »Times« nannte das am 16. Februar 1965 »faszinierende Möglichkeiten« und ein »bedeutendes Ereignis«. Ein

Projekt, das nicht nur »eine Brücke zwischen der Bundesrepublik und Polen« bilde, sondern auch »zwischen Ost- und Westeuropa und zwischen dem kapitalistischen und dem kommunistischen System«. Ein Projekt auch, das »die Gedankengänge in Brüssel anregen« könne und der Bundesregierung helle, »sich aus der Einschnürung der Hallstein-Doktrin« zu befreien.

Beitz reiste auch in die USA, hatte am z. Februar 1965 Besprechungen mit Vizepräsident *Humbrey*, Finanzminister Douglas *Dillon* und dem stellvertretenden Außenminister George *Ball*, anschließend in New York Gespräche mit führenden Bankiers, fand auch in den USA Zustimmung und - wie in Deutschland - Konkurrenten: Wenig später schloß die Simons Machine Tool Co. in Albany mit den Pilsener Skodawerken einen Vertrag, läßt sie jetzt dort im Lohnauftrag Werkzeugmaschinen herstellen. Ihre eigenen Lieferfristen betrugen durchschnittlich 14 Monate, die der tschechischen Firma drei bis fünf Wochen, und außerdem arbeitet sie um drei Zehntel billiger.

Wie Krupp mit Warschau ins Einvernehmen kam, so mit Budapest, Sofia und Bukarest. Offen hatte sich z. B. ein führender ungarischer Wirtschaftsfachmann, der stellvertretende Ministerpräsident Antal *Apró*, 1965 in seinem Buch »Wirtschaftliche Zusammenarbeit der sozialistischen Länder« über die ungenügenden COMECON-Leistungen beklagt. Krupp bot auch Ungarn Spezialanlagen und Fachkräfte an, wird in einem Gemeinschaftsunternehmen in Csepel bei Budapest etwa 50 Millionen DM investieren.

Auch zwischen den Rheinischen Stahlwerken, Essen, und Ungarn kam es zu engerer Zusammenarbeit, und die Gute-Hoffnungs-Hütte nahm Verhandlungen mit Rumänien auf. An der »Technischen Ausstellung der Bundesrepublik«, die im Mai 1965 in Bukarest abgehalten wurde, nahmen rund 450 westdeutsche Firmen teil, und die »Industrielle Kooperation« von Beitz macht nun allgemein Schule, denn zusätzliche Arbeitskräfte zu gewinnen, ist ja heute eines der in Deutschland am schwierigsten zu lösenden Probleme, und Bonn ist einverstanden, sucht Steuer- und Zollschwierigkeiten auszuräumen.

Und die Initiative von Berthold Beitz trägt bereits sichtbare Früchte: Der deutsche Handelsaustausch mit Bulgarien, Rumänien und Ungarn konnte trotz aller Behinderung 1950-64 von 289 Millionen auf 1,4 Milliarden DM ausgeweitet werden, und alle Beteiligten sind sich darin einig, daß das erst ein Bruchteil des Möglichen ist.

Der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen zufolge

betrug im Jahre 1964 der Ost-West-Handelsumsatz Europas immerhin rund 44 Milliarden Mark. Da wurden zwar nur etwa

des Gesamthandels des Westens mit dem Osten durchgeführt, betrug der Westhandelsanteil der kommunistischen Staaten aber fast 300% ihres Gesamt-Außenhandelsvolumens. Und Berthold Beitz wie Otto *Wolff* von Amerongen, der Vorsitzende des Ostausschusses der Deutschen Wirtschaft, sind sich darin einig, daß der europäische Osthandelsumsatz binnen weniger Jahre leicht verdoppelt oder verdreifacht werden könnte. Und mit einem deutschen Anteil, der der geographischen Lage der Bundesrepublik wie ihrer Produktivität und Kapitalkraft entspricht.

Ucrthold Beitz teilt die Meinung Dr. Matthias *Schmitts*, eines Vorstandsmitgliedes der AEG, der im Mai 1964 im Düsseldorf »Handelsblatt« schrieb: ». . . In einer weltweiten Konkurrenz mit durchgängiger Interdependenz aller Märkte ist derjenige von vornehmlich im Nachteil, der nicht alle Karten im Spiel behält. Und es ist ein mehr als kurzsichtiges Argument, zu sagen, (laß die Karte gar nicht sticht, weil der Osthandel mit etwa 4% nur einen geringen Anteil des Außenhandelsvolumens der Bundesrepublik ausmache. Denn wir stehen erst am Anfang einer Marktentwicklung, deren Potenz niemand kennt. . . « Deren Potenz sich aber mehr und mehr deutsche Wirtschaftsführer deutlich vorzustellen vermögen: Zur Posener Messe vom Juni 1965 reisten Berthold Beitz, Professor Heinrich Nordhoff und Max *Grundig* gemeinsam in der Krupp-Düsenmaschine. Grundig schloß mit der polnischen Regierung einen Lizenzvertrag, der den Bau von Tonbandgeräten in Polen vorsieht. Nordhoff errichtet in Polen VW-Servicestationen, wie er schon 1964 zusammen mit der Staatshandelsfirma Raznoiznos im Zentrum von Sofia eine VW-Werkstatt mit Zentral-Ersatzteillager und Ausstellungsräumen einrichtete, 1965 in dieser Stadt, die nun 900000 Vlinwohner hat, eine zweite baute und VW-Werkstätten auch in Varna, Plovdiv und Tŕnovo autorisierte. Denn schon 1954 hatte ja Heinrich Nordhoff auf die Frage der holländischen Wochenzeitung »Elsevier«, ob er nicht auch die Ostblockstaaten für einen guten Volkswagen-Markt halte, geantwortet: »Theoretisch zumindest sind die Möglichkeiten da enorm, ja grenzenlos. Praktisch allerdings . . .

Zehn Jahre aber änderten auch hier sehr viel. Krupp trug zu dieser Änderung systematisch bei und ist so heute nicht nur ein Weltwirtschafts-Faktor, sondern auch weltpolitisch von Bedeutung. Krupp war entscheidend an der Wandlung des Deutschland-

22 Der Schatz im Keller

DEUTSCHLANDS WIEDERAUFSTIEG DURCH SEINE KOHLE

f

Das Revier an der Ruhr umfaßt rund viertausend Quadratkilometer, die unaufhaltsam zu einer Stadt zusammenwachsen; kaum noch jemand weiß, wo Essen aufhört und wo Mülheim, Duisburg oder Oberhausen, Gelsenkirchen oder Bochum beginnen. Das ist nun eine »Agglomeration«, dreimal größer als Greater London, und mit so vielen Menschen wie in New York leben. Menschen jedoch, die zum Unterschied von diesen Weltstadt-Bevölkerungen ungleich mehr produzieren, als sie verbrauchen. Die hier das intensivst arbeitende Industriegebiet der Erde schufen: Das Ruhrgebiet umfaßt nur ein Fünfzigstel des Bundesgebietes. Aber hier leben ein Neuntel aller Bewohner Westdeutschlands, i 230 auf dem Quadratkilometer statt des westdeutschen Durchschnitts von 235. Die Ruhr, das bedeutet neunzehn Zwanzigstel aller Steinkohle der Bundesrepublik, drei Viertel allen Stahls, mehr als ein Viertel allen elektrischen Stroms.

Und das Revier an der Ruhr, das war 1945 anscheinend ein einziger großer Trümmerhaufen, ein riesiger Leichnam mit bloßgelegten Rippen.

Aber wie Heinrich *Hauser* es sagte: »Der auf Tod und Leben verwundete Mensch sinkt in eine tiefe Ohnmacht. Freund und Feind halten ihn bereits für tot, denn da ist keine sichtbare Lebensregung mehr.. . Aber die Sinne sind wach.. . , haben nur ihre Richtung umgekehrt. Auf die innere Festigung des Lebens sind nun alle Energien ausgerichtet . . . Und wird die tiefe Krise siegreich überwunden, so lösen sich die Sinne aus der inneren Konzentration, wenden sich wiederum zur Außenwelt: der Verwundete erwacht aus seinem Koma, er schlägt die Augen auf; man darf hoffen, daß er leben wird . . .«

»Oft und oft habe ich an dieses Gleichnis denken müssen in den Jahren, da der bombenwunde Leib des Ruhrreviers in seiner tiefen Ohnmacht lag, da man im Ausland diskutierte, ob es nicht am besten sei, den großen Verwundeten sterben zu lassen, den Kadaver abzudecken, seine stählernen Knochen zu verschrotten... Und doch hat hier das Leben seinen größten Sieg über den Tod errungen. Unmittelbar nach den Bomben haben die vitalen Kräfte dieses Körpers sich zu seiner inneren Festigung in seinen Berg-

werken gesammelt; von den Stollen und Festen sind sie emporgestiegen in die Trümmerwelt. Man sah es nur nicht, weil die Oberfläche wie tot dalag ...

Furchtbar waren die Luftkriegs-Verheerungen in diesem dicht-bebauten Gebiet gewesen. Aber was immer an der Oberfläche des Reviers geschaffen wurde, hatte seine Wurzeln tief im Untergrund. Worauf es hier wirklich ankam, das entstand schon vor vielen Jahrmillionen, das sind die 65 Milliarden Tonnen Steinkohle, die hier schon weniger als 100 Meter tief liegen, und die weiteren 56 Milliarden, die es bis 1500 Meter Tiefe gibt. Das Unsichtbare war und ist hier »das Treibende«, das 2900 Meter mächtige Steinkohlegebirge mit seinen 80 Flözen, das auch heute erst zu einem Viertel durch Schächte aufgeschlossen ist und das drei Viertel der besten Kokskohle von ganz Europa birgt.

Denn längst ist ja, wie gesagt, unsere Welt eine Welt der Menschen und Maschinen, und trotz Öl und Atomenergie bleibt die Kohle das wichtigste »Brot der Maschinen«, ist sie ja nicht nur der einzige Energieträger, den wir in ausreichenden Mengen selber haben, sondern auch ein unentbehrlicher Grundstoff der Stahlindustrie und ein unentbehrlicher Chemie-Rohstoff. Wenn heute dreieinhalb Milliarden Menschen Lebensmöglichkeiten haben, während *Maithus* vom Ende der Welt sprach, als es kaum 600 Millionen gab, so nur, weil wir inzwischen die Naturkräfte entsprechend nutzen lernten, die uns helfen, alles Nötige zu erarbeiten. Ohne unsere Maschinen stünde unsere heutige Welt still, denn »Eiserne Sklaven« leisten nun im Weltdurchschnitt das Hundertfünzigfache jedes Menschen aus Fleisch und Blut, und Deutschland ist reich, weil sie da fast das Achthundertfache leisten.

Der Mensch bleibt ein Wunderwerk der Natur; er hat ja all seine Helfer erfunden. Aber rein körperlich kann er längst nicht mehr mit seinen Maschinen konkurrieren. Wird er nur als »Muskelmotor« verwendet, so ist er völlig »unrentabel«, denn sein »Wirkungsgrad« beträgt nur zwei Prozent: In verwertbare Arbeit können wir bestenfalls ein Fünfzigstel der Nahrung umsetzen, die wir zum Leben brauchen, den Rest »verleben« wir. Wir brauchen zudem diese Nahrung in einer ganz bestimmten Form, und Brot, Fleisch und Gemüse kosten im Durchschnitt zehnmal soviel wie die gleiche Kalorienmenge in Form von Kohle oder Öl. Die schlechteste Maschine aber hat einen Wirkungsgrad von 15%. Ist also siebzigmal rentabler als der Mensch und braucht dazu keinen Schlaf, braucht nicht täglich neu ihren Arbeitsplatz aufzusuchen,

hat keine Kinder großzuziehen und für Lehrer, Soldaten, Politiker und Pensionäre zu sorgen. Und werden all diese Faktoren berücksichtigt, so beträgt im Weltdurchschnitt die verwendbare Muskelleistung eines Menschen nicht mehr als 100 Kilowattstunden im Jahr, die der deutschen Gesamtbevölkerung also noch keine sechs Milliarden. Allein der westdeutsche Stromverbrauch aber beträgt nun etwa 160 Milliarden kWh oder 2750 pro Kopf: Eine Fingerbewegung, und jedem von uns dienen 27 unsichtbare Helfer. Insgesamt beträgt der deutsche Energieverbrauch schon ohne Nahrung, d. h. ohne die gewaltigen Mengen Sonnenenergie, die die Landwirtschaft gewinnt, rund 300 Millionen Tonnen Steinkohleeinheiten jährlich, und das kommt, wie gesagt, der Hilfe von etwa 800 »Eisernen Sklaven« für jeden Deutschen gleich. Und wenn die ausfallen

Auch die raffinierteste ausgedachte Maschine wird zu Schrott, sobald »das Treibende« - die »Energie« - fehlt. Deutschland wurde zu einer der bedeutendsten Industrie-Nationen der Erde, weil es - wie England und die USA - gewaltige Kohlenvorräte besitzt und Wissen und Können genug, um sie zu nutzen. Deutschlands Kohlenförderung stieg von 300000 Tonnen im Jahre 1810 auf 18 Millionen Tonnen 1937. Das bildete die Grundlage seiner Industrialisierung und seiner Exportkraft, denn jede Tonne Kohle kommt im Durchschnitt 815 Kilowattstunden gleich, diese Vorkriegsförderung also einer unsichtbaren Arbeiterarmee von 2077 Millionen Menschen. Im Jahre 1945 aber konnten nur 4 Millionen Tonnen Kohle gefördert werden. Damit fielen 800 Millionen dieser »Eisernen Sklaven« aus. Und dadurch verschwand Deutschland nicht nur von den Weltmärkten, da drohte alles Leben stillzustehen, konnte ja, wie gesagt, genug Stahl ebenso wenig hergestellt werden wie genug Fensterglas, genug Mehl sowenig wie genug Zement. Da waren der große Hunger und die große Kohlennot identisch, schien das Ende Deutschlands gekommen.

Kaum jemand erinnert sich heute an diese Jahre. An die immer häufigeren Stromsperrungen und daran, daß die nun im Neonglanz strahlenden Ladengeschäfte nur während der Tageslichtstunden Offenhalten durften. Keinerlei Hausbrandkohle konnte zugeteilt werden, und so meldete z. B. am 4. Dezember 1946 die »Süddeutsche Zeitung«: »Um ihnen Gelegenheit zu geben, wenigstens ein paar Stunden am Tag warm zu verbringen, hat die Stadtverwaltung vorerst 70 Wärmestuben eröffnet, die 50000 Menschen Platz bieten... Alte und kränkliche Leute können abends sogar

ihre mitgebrachten Wärmflaschen mit heißem Wasser füllen und so ein wenig Wärme in ihr kaltes Heim tragen. . . « Zwei Monate später gab es auch für diese Stuben keine Kohle mehr. Da wurde überall die Kohlennot so akut, daß z. B. der Hamburger Senat am 11. 3. Februar 1947 amtlich mitteilte: »Die Polizei hat während der abgelaufenen 24 Stunden 7¹⁴ Kohlendiebe festgenommen, darunter einen Staatsanwalt und einen Geistlichen. . . « Am 19. Februar heißt es: »Zum Schutz der Hamburger Kohlentransporte sind jetzt 11 200 Polizisten eingesetzt . . . Dennoch ist dieser Schutz völlig unzureichend . . . « Und Senator E. Luth berichtet im »Neuen Hamburg«: »Trotz stärkster Stromeinschränkungen ist der Kohlenvorrat am 15. Januar 1947 auf den Bedarf von drei bis vier Tagen zurückgefallen. 640 Betriebe mit 27000 Beschäftigten sind wegen Kohlen- und Strommangel stillgelegt, viele andere führen nur Kurzarbeit durch. In den ungeheizten Wohnungen friert das Waschwasser, ein und die Frostschäden werden immer größer . . . 8. Februar: Schwarzer Tag! Die Schulen, die ihren Unterricht gerade erst wieder aufgenommen haben und die Kinder tagsüber warm unterbrachten, müssen wieder geschlossen werden . . . 13. Februar: Auch der Hochbahn-Ring muß stillgelegt werden . . . 4. März: 40000 Stromarbeitslose Da eine entsprechende Holzversorgung ebenfalls nicht zu erreichen war, können nun Zehntausende von Haushalten in Hamburg . . . nur eine oder zwei Mahlzeiten pro Woche kochen . . .

An der Ruhr hatten schon im Oktober 1946 mehr als 20000 Stahlarbeiter entlassen werden müssen, stellten die Engländer des Kohlenmangels wegen den Betrieb von fünf großen Stahlwerken ein. Aber da erkannten sie auch, daß Bergleute nicht Arbeiter wie irgendwelche andern sind, ließ man sie nicht länger hungern, kam es zu »Anspornprämien« in natura, die dem Bergbau Hunderttausende neuer Arbeitskräfte brachten. Und deren Leistung wurde entscheidend: Jeder Muskelarbeiter stellt, wie gesagt, das Äquivalent von jährlich etwa 100 kWh verwertbarer Arbeit dar. Auch der Bergmann leistet selber nicht mehr. Aber er setzt mit dieser Leistung die Energien der Kohle frei. Und so leistet ein Bergmann de facto nicht 100 kWh jährlich, sondern schon bei 500 Tonnen Kohleförderung (die längst keinen Rekord mehr darstellt) 4,5 Millionen kWh. Das heißt, jeder Kumpel leistet, was 45 000 »gewöhnliche« Arbeiter leisten. Und darum ist es nicht das gleiche, ob eine Zeche geschlossen wird oder eine Fabrik, ob Werftarbeiter abwandern oder die eines Bergwerks, ob die Kohlenförderung eines Landes schrumpft oder seine Schallplattenher-

stellung. Und darum auch wirkten sich seit 1947 die »Bergmannsprämien« ganz anders aus als eine (damals zudem völlig unmögliche) allgemeine Erhöhung der Rationen. Denn der Bergmannsberuf ist ein Urberuf. Urschöpferisch für alle andern Industrien und wahrhaft lebenserhaltend.

Seit an der Ruhr 1841 der Tiefbau begann, entstand hier ein unterirdisches Labyrinth des Fleißes, das einzigartig auf der Welt ist und das 500, 1000 und zum Teil schon 1200 Meter unter der Erde liegt: Das Netzwerk der Stollen und Strebe, die strenggeordnete, farb- und frauenlose Welt der Kohle, in die mit 70 Stundenkilometern Fahrt die zitternd-wippenden Förderkörbe tauchen. Die Welt der donnernden Schüttelrutschen und zischend-jaulenden Preßluftwerkzeuge. Des träufelnd-tropfenden, unsichtbar sickernden Wassers, das einen Schacht »ersaufen« lassen kann binnen weniger Tage. Das sich mit dem Kohlenstaub zum »Sumpf« verbindet und ein einmal stillgelegtes Bergwerk rasch für immer unbrauchbar macht und zu dessen Beherrschung heute rund 5300 Kilometer Wasserleitungen in den Ruhrzechen liegen. Denn für jede Tonne Kohle müssen vier bis fünf Kubikmeter oder fünf bis sechs Tonnen Luft niedergebracht und rund tausend Liter Wasser gehoben werden. 5300 Kilometer, das ist die zehnfache Entfernung Essen—London.

Aber das ist wenig für Ruhrbegriffe. Denn seit hier der Tiefbau begann, wurde ein unterirdisches Verkehrsnetz von 6 800 Kilometer Länge geschaffen, Verbindungen, weit länger als der Abstand zwischen Essen und New York. Und da liegen nicht nur Wasserrohre und Schienen, sondern auch 7000 km Hoch- und Niederdruckleitungen und ebenso lange Starkstrom-Kabel. Die Verbindung zwischen dieser Kohlen- und der Oberwelt stellen die Schächte dar. Seit 1839 im Essener Bezirk das erste und bald darauf bei Bochum das zweite Kohlevorkommen durch Tiefbohrungen gefunden wurde, entstanden im Ruhrgebiet rund 500 Schächte, die zusammen über 300 Kilometer tief sind. Und wenn (las wie eine beliebige technische Feststellung klingt, so war dazu (loch das Riskieren riesiger Kapitalien und geradezu unvorstellbare Arbeit erforderlich. Denn auch mit modernsten Hilfsmitteln ist eine Schachthanlage nicht in weniger als sechs Jahren zu erstellen, und ehe sie ihre Maximalförderung erreicht, vergehen zehn bis fünfzehn Jahre. Zu solch einer Schachthanlage, auch wenn sie nur 1000 Tonnen täglich fördert und nicht wie die rationellsten 15 000 bis 25 000 Tonnen, gehören ein Kraftwerk und eine Kokerei, gehören Nebenbetriebe und Bergarbeiterwohnungen, und so kostet sie jetzt mindestens 400 Millionen Mark, meist mehr als

eine halbe Milliarde. Und soll die heutige Ruhrkohlenförderung beibehalten werden, so muß jedes Jahr ein neuer Schacht niedergebracht werden, denn Kohle wächst bekanntlich nicht nach, das Revier »wandert«, an die Stelle ausgekohlter Flöze müssen neue treten.

Und natürlich sind Schächte erst der Beginn einer Bergwerkeinrichtung. Da müssen Sohieuerschläge - die Hauptförderstrecken der Kohle - angelegt werden, von denen es heute im Ruhrgebiet 4000 Kilometer gibt, Tunnels, die insgesamt einem Tunnel von Berlin nach Omsk entsprechen. Ganze Gebirge müssen unterirdisch verlagert werden, ehe Kohle gefördert werden kann, und so ist diese »Untertagefabrik« das Werk von fünf Generationen, nicht von einer. Und hier muß ununterbrochen weitergearbeitet werden, wenn der Kohlenstrom nicht versiegen soll.

Und das war 1945 das Problem. Trotz des Bombenhagels war kein einziger Förderturm zerstört worden, und obwohl das Revier zum Teil Kampfgebiet war, fiel keiner durch Erdbeschuß aus, und insgesamt verringerte sich die Zechenkapazität durch Kriegseignisse nur um knapp drei Prozent.

Auch im Revier kroch das Grauen über die Trümmer, kam es im Fieber des Untergangs zu Wahnsinnstaten. Da wurden in Dortmund Fremdarbeiter mit Stacheldraht gefesselt in einen Park geführt und erschossen. Da verlangte Martin *Bormann* zwei Wochen vor Kriegsende, daß alle Fremdarbeiter, Frauen wie Männer, unter Tage gebracht und in den Gruben eingesperrt würden, »um etwaige Revolten zu verhindern«, und allein im Ruhrbergbau arbeiteten damals 148000 Ausländer. Der Befehl wurde nicht ausgeführt, vorgegeben, das Einfahren so vieler Menschen sei wegen der befohlenen Zerstörungen nicht mehr zu bewältigen. Diese Zerstörungen aber wurden auch hier auf Drängen *Speers* und der Kohle-Verantwortlichen *Sogemeier* und *Tengeitminn* nicht durchgeführt. Und so waren die Bergwerke nach der Kapitulation praktisch voll intakt. Aber die Bergleute fehlten. Die Fremdarbeiter zogen ab, die erfahrenen deutschen Hauer waren gefallen oder saßen nun hinter Stacheldraht. Zwar kämten die Engländer aus ihren Lagern 35000 Bergleute aus. Aber aus den andern Zonen kamen nur wenige und aus Rußland viele erst nach zehn Jahren, und so waren Ende 1947 erst insgesamt 64000 gefangene Kumpel wieder frei. Die deutschen Arbeitsämter mußten alle 18 bis 35jährigen für den Bergbau zwangsverpflichten. Aber das waren »Ungelernte« wie die Flüchtlinge, sie setzten die Stempel schief oder auf brüchige Kohle statt auf festes Gestein; bei denen war

man nie sicher, ob sie nicht zu rauchen versuchten. Außerdem stießen sie sich immer wieder die Köpfe blutig. Die alten 1-lauer, die drei Jahre gelernt hatten, ehe man sie an die Kohle heranließ, drohten nun zu verzweifeln. Aber gab es Mitte 1945 nur 195 000 Leute in den Ruhrzechen, so Ende 1951 doch 417 000. Die lebten meist in Baracken, um die noch Stacheldraht gezogen war, aber der »galt« nun nicht mehr, samstags wurde getanzt, es gab auch Sport und »Kultur«, vor allem aber die Extrazuteilungen.

1) enn daß mit Gewalt im Revier nichts auszurichten war, hatten die Alliierten schon durch die Ruhrbesetzung der Jahre 1923-24 gelernt. Damals war Deutschland mit der Lieferung von 20000 Kubikmetern Reparations-Schrittholz und 130000 Telegraphenstangen an Frankreich im Rückstand. Der Vertrag von Versailles sah Sanktionen zur Erzwingung der »Wiedergutmachungsverpflichtungen« vor, und so hatten die Franzosen einen Vorwand, um mit eigenen und belgischen Truppen am 11. Januar 1923 in das Ruhrgebiet einzumarschieren. Von der deutschen Regierung unterstützt, traten Wirtschaft, Behörden und Bevölkerung in den passiven Widerstand gegen die Besatzung. Die MICUM wurde gebildet, die »Mission de Contrôle des Usines et Mines«, die die Kohlenzechen und Stahlwerke ausbeuten sollte; das Ruhrgebiet wurde vom übrigen Deutschland abgeschnitten, alle den Franzosen Mißliebigen deportiert und ein Terror-Regime errichtet. Aber die Belegschaften förderten kaum mehr Kohle, als für die Deputate und den Selbstverbrauch der Zechen nötig war. Die Eisenbahner schlossen sich dem passiven Widerstand an, und so wurden 1923 insgesamt 42 Millionen Tonnen Ruhrkohle gefördert statt der 114 Millionen zehn Jahre zuvor.

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es deshalb verschiedene »An-Mpornpläne«: Da klebten in allen Revier-Straßenbahnen Plakate mit einem großgedruckten roten »Nichts!« Darunter hieß es: »Warum Punktsystem im Bergbau? Durch den Bergmann Licht, Gas, Wärme, Kraft und Arbeit. Ohne den Bergmann nichts! Darum: Der Bergmann zuerst!« Da gab es in den Geschäften große Schilder neben Tellern und Schüsseln aus Steingut: »Vorrst für den Bergmann. Durch ihn bald wieder für alle!« Im März 1947 wurde im Revier über kaum etwas anderes gesprochen als her diese »Punkte«, denn die gab es nun auch für Obertage-1'rsonal und unter gewissen Bedingungen für Zulieferer des fclrgbaus. Zwar gehörten nur 43 Millionen der 42 Millionen Bewohner der britisch-amerikanischen Zonen zu den »Privile-

gierten«. Aber die brachten die ganze Wirtschaft wieder in Gang. Untertagearbeiter konnten seit dem 16. Januar 1947 bis 150 Punkte monatlich erringen. Sie erhielten Bezugskarten für Speck, Kaffee, Zucker, Branntwein und Zigaretten, Punkte zur Beschaffung von Textilien, Schuhen, Haushalts- und sonstigen Waren. Je nach der Schwere der Arbeit gab es »A«- bis »F«-Karten, und wenn die Kategorie »F« monatlich nur zum Bezug von 250 Gramm Kaffee und 250 Gramm Zucker berechnete, so würden auf »A«-Karten monatlich 500 Gramm Kaffee und 250 Gramm Zucker verteilt, dazu aber auch noch 750 Gramm Speck, zwei Flaschen Schnaps und 100 Zigaretten, die als Tauschmittel noch wertvoller als alles andere waren. Die monatliche Höchstzahl von 150 Punkten verringerte sich durch Fehlschichten. Wurde keine Arbeitszeit verloren, so kamen zu den Punkten noch besondere Berechtigungsscheine, dann waren 195 Punkte einen Herrenanzug und 233 einen Wintermantel wert. Da brachten 9 Punkte ein Handtuch und 53 ein Bettlaken, gab es für 30 einen zweiflammigen Gaskocher und für 10 eine Küchenlampe. Insgesamt wurden bis Ende September 1948 (als die Punktausgabe aufhörte) 623 Millionen Punkte verteilt, die einen Wert von 269,4 Millionen Mark hatten. Und in diesen 21 Monaten in runden Zahlen an Bergleute 614 Millionen Zigaretten verteilt, 4 Millionen Kilo Speck, 3,6 Millionen Kilo Kaffee, 2,4 Millionen Kilo Zucker und 12,5 Millionen Flaschen Trinkbranntwein. Und der größte Teil dieses Branntweins wurde nicht von den Bergleuten konsumiert, sondern von den Frauen aufs Land gebracht und da gegen Lebensmittel getauscht. Im Monatsdurchschnitt waren 444 000 Personen in das Punktsystem einbezogen. Und hätten die auf dem Schwarzmarkt kaufen müssen, was sie bekamen, so hätte das durchschnittlich 2000 Mark monatlich gekostet. Denn schon für 100 Zigaretten wurden damals ja 500 bis 800 Mark bezahlt.

Außer diesen Punkten hatte es dann erstmals am 28. Juni 1947 und zuletzt am 31. März 1948 für jeden Bergmann, der binnen vier Wochen seine Leistung um 16% steigerte, gratis eines der erwähnten CARE-Pakete gegeben. Da gab es eine Sonderprämie von 40 Millionen amerikanischer Zigaretten für die Erreichung einer Tagesförderung von 300 000 Tonnen, und da gab es schließlich seit dem 1. Januar 1948 das »1K-System«, das »Importwaren-Kaufmarken-System«: Vom Exporterlös der deutschen Kohle wurden je nach Leistung 18 bis 31 Dollar-Cents für Importe abgezweigt, die den deutschen Bergleuten zugute kamen, und insgesamt standen so 24 Millionen \$ für Schokolade, Butter, Büch-

senmilch, Eipulver, Gewürze, Seife etc. zur Verfügung. 32500 Tonnen zusätzlicher Lebensmittel konnten durch das »1K-System« eingeführt werden.

Und all diese Anspornpläne hatten ihre Wirkung: Betrug die Förderung vor dem Inkrafttreten des Punktsystems, im Dezember 1946, arbeitstäglich etwa 198 000 Tonnen, so erreichte sie im März 1949, bei der Beendigung der Anspornaktion, fast 330 000. Natürlich spielten auch andere Faktoren eine große Rolle, die bessere Versorgung mit Eisen und Stahl z. B. und die Verbesserung der Grubenbelieferung überhaupt. Aber die Sonderzuteilungen machten die Hamsterfahrten der Kumpel unnötig, obwohl es in Essen 1947 meist nur zwei Pfund Brot pro Woche gab. Sie ließen auch die Fehlschichten zurückgehen, die zeitweilig dem Stillliegen der Bergwerke während zweier voller Monate gleichkamen. Sie lockten vor allem immer neue Menschen in die Gruben, und das erwies sich als ein entscheidender Beitrag zur allgemeinen Wirtschafts- gesundung Deutschlands: Insgesamt konnte der Ruhrbergbau 1946-53 rund 538 000 Untertagearbeiter anwerben. Aber in der gleichen Zeit wanderten 407 000 wieder ab. Der Bergbau diente nur als Durchgangsstation, mußte ständig fünf Leute einstellen, um einen einzigen Dauerarbeiter zu gewinnen, und da die dreimonatige Grundausbildung die Zechen rund 1000 Mark pro Kopf kostete, bedeuteten diese abtrünnigen Kumpel 400 Millionen Mark Verlust. Aber sie bedeuteten zugleich einen gewaltigen Dienst, den der Bergbau der Gesamtwirtschaft leistete. Denn da die 444 000 Personen, die, wie gesagt, im Monatsdurchschnitt in das »Punktsystem« einbezogen waren, immer wieder wechselten, erhielten immer neue ausgehungerte Ostflüchtlinge, immer neue zerlumpt aus der Gefangenschaft Entlassene die Bergmannsrationen und die Bergbau-Sonderzuteilungen. Nur dadurch wurden sie wieder leistungsfähig. Und sobald sie herausgefüttert waren und wieder Kleider auf dem Leib und Schuhe an den Füßen hatten, wanderten sie in andere Industrien ab: Der Bergbau lieferte so der Wirtschaft in jedem Sinn des Wortes neues Lebens- hlut.

Der Bergbau tat aber noch weit mehr. Der bildet die Grundlage der Revier-Wirtschaft, kann aber selber auch nicht ohne diese Gesamtwirtschaft bestehen. Das Entscheidende war hier stets (das Zusammenspiel der Kräfte, das Geben und Nehmen des Verbundes: Das Revier ist ein lebendiger Organismus; wenn da nur ein wichtiges Organ ausfällt, so geht der ganze Körper zugrunde. Da gehören z. B. die Kokereien ebenso zum Revier wie die Zechen selber. Hier werden der Kohle ihre flüchtigen

Bestandteile abgezwungen und in ein Labyrinth von Rohrleitungen gepreßt. Was fest bleibt, schieben Stahlstempel als rotglühende Wabe aus den Ofenkammern, und dieser Koks füllt, mit Erz und Kalk vermennt, die Hochöfen. Deren Gichtgas wiederum heizt die Koksöfen und treibt Gebläse und andere Maschinen. Kokereien und Hochöfen sind also untrennbar miteinander verbunden. Da wird Kohle zu Strom. Der hält die Walzwerke in Gang, die den Alliierten »überschüssig« schienen. Aber ebenso die überfüllten Straßenbahnen des Reviers mit ihren gut 2000 km Oberleitungen, ohne die die Kumpel nicht zur Arbeit kommen. Der gleiche Strom gibt den Zechen nachts den Anschein von Märchenschlössern und hebt die Förderkörbe hoch. Da hat die Kohle längst auch Benzol für die Lastwagen geliefert und Teer für die Straßen. Aber auch Teer und Benzol alleine sind nicht zu gewinnen, gleichzeitig muß Gas gewonnen werden, und das versorgt unzählige Haushaltungen ebenso wie Glasfabriken oder Chemiewerke. Gewaltig ist hier das Hand-in-Hand der Energien, das Geben und Nehmen, deshalb konnten die Zechenkraftwerke und die Kokereien nicht demontiert werden.

Den Siegern kam es nur auf die Kohle an. Die mußten sie haben, und die mußte ganz Europa haben, denn waren (ohne die Sowjetunion) 1937 in Europa 580 Millionen Tonnen Kohle gefördert worden, so waren es 1946 nur 398 Millionen. England, das früher der große Kohlen-Exporteur gewesen war, noch knapp vor dem Zweiten Weltkrieg 30 bis 40 Millionen Tonnen im Jahr ausführte, kaufte nun Kohle nicht nur in Amerika, sondern sogar in Indien und Nigerien. Frankreich, das immer schon der große Kohlenimporteur des Kontinents war, förderte nun selber halb so viel wie vor dem Krieg, mußte Ruhr-Koks haben, wenn seine Stahlindustrie nicht stillliegen sollte. Und wenn Amerika auch liefern wollte, es gab bis 1948 keine Dollars, und es gab auch später nicht genug Schiffsraum.

Die Ruhrkohlenförderung mußte also mit allen Mitteln gesteigert werden. Aber hier hieß es: »Alles - oder nichts!« Die Alliierten bekamen die Kohle nur, wenn sie die gesamte Ruhrwirtschaft leben ließen. Jetzt erwies sich die *Macht* des Verbunds, nicht nur seine Rentabilität. Der Kohlenmangel zwang die Alliierten, Hunderte Betriebe von den Demontagelisten zu streichen, rettete schließlich auch die Zulieferer des Bergbaus. Und nicht nur sie. Die Kohle erwies sich nicht nur mittelbar, sondern nun auch unmittelbar als Kultur- ebenso wie als Wirtschaftsfaktor. Denn es war z. B. die Recklinghauser Zeche Ewald/König Ludwig, die

die Hamburger Staatsoper erhielt und durch die die Ruhrfestspiele zustande kamen.

Und beweist nicht schon dieser eine »Leib-Seele-Zusammenhang«, wie untrennbar heute Wirtschaft und Leben, Energieversorgung und nationale Existenz sind? Wie heute jeder von uns von jedem andern abhängt?

23 Alles oder nichts!

DIE RETTUNG DES RUHR-REVIERS DURCH DEN »VERBUND«

Der Augenzeuge Kurt *Dörnemann* berichtet: »Im bösen, eisigen Winter des Jahres 1946 erhielten die Männer vom Betriebsrat der Recklinghauser Zeche Ewald/König Ludwig einen Hilferuf des Inhalts: Könnt ihr uns nicht Koks schicken? Sonst friert die Hydraulik unserer Hamburger Staatsoper ein und auf Jahre wird unser Theaterleben vernichtet. Da saßen sie dann, Stanislaus Jendrowiak, Heinrich Engelbach, Johannes Kampmeier und Direktor Wittek, und drehten den Hilferuf hin und her. Die Geschichte war wahrlich nicht einfach, denn Kohle und Koks waren damals Gold, und die Besatzungsmacht kontrollierte die Forderung höchst genau. Auch Sonderschichten wären für diesen Zweck nicht genehmigt worden. Doch traf es sich glücklicherweise, daß in jenen Tagen auf Ewald/König Ludwig zufällig keine Brückenwaage vorhanden war. Die englischen Fahrer ließen sich ihre Autos vollschütten, und wenn die Federung das vorgeschriebene Belastungsmaß anzeigte, dann riefen die Tommies >stop< - aber die auf dem Bezugschein angegebene Menge war an diesem Punkt fast nie erreicht. So blieb stets >ein bißchen< Koks übrig - und damit halfen die Bergleute den Hamburger Theaterleuten, obwohl die hierfür Verantwortlichen damit in jener hart regierten Zeit kein kleines Risiko eingingen. . .«

Ober das Weitere berichtet der Recklinghausen Oberstadtdirektor Herr *Michaelis*, der im Frühjahr 1947 mit dem Oberbürgermeister *Hitler* zur Schachanlage Ewald/König Ludwig gebeten worden war: »Wir trafen dort Direktor Dr. *Hillenbrand* und einige andere Herren der Verwaltung und des Betriebsrates der Zeche sowie die Herren *Otto Burmeister*, *Mendi* und *Zotmann* als Vertreter der Künstler der Hamburger Staatstheater. Es wurde uns folgendes mitgeteilt: Im vergangenen Winter habe die Zeche unter persönlichen Opfern der Belegschaft den Hamburger Staatstheatern Koks geliefert. Diese Lieferung sei für die Hamburger Theater eine Lebensfrage gewesen. . . Und deshalb hätten die Hamburger als Dank versprochen, im Sommer nach Recklinghausen zu kommen, um vor der Belegschaft der Zeche zu spielen. Dieses Versprechen hätten die Staatstheater auch wahr gemacht und sich mit ihrem gesamten Ensemble - etwa 100 Menschen -

angemeldet. Da erst sei sich die Zeche über den Umfang des Angebotes klargeworden und glaube nicht, der Sache organisatorisch gewachsen zu sein. Insbesondere sei die Unterbringung und Verpflegung einer so großen Zahl von Menschen - man muß die damalige Notzeit berücksichtigen - der Zeche alleine unmöglich, und ob da die Stadtverwaltung helfen könne. Oberbürgermeister Bitter erklärte sich sofort grundsätzlich bereit und schlug vor, die Aufführung im Städtischen Saalbau stattfinden zu lassen. Ich machte den Vorschlag, daß die Stadt und die Zeche die Sache halbpарт aufziehen sollten. Wenn die Stadt für die sonstige städtische Bevölkerung die Hälfte der Plätze bekomme, so könne man durch die Hergabe von Eintrittskarten genügend Bürger dazu bringen, die Mitglieder des Ensembles in Privatquartiere aufzunehmen. . .«

Und so geschah es. Die Zeche organisierte einen Bergmanns-Eintopf. Die Stadt sorgte für eine zusätzliche Brottration. Der Hamburger Senat deckte die Reisekosten. Und der Abend wurde so schön, daß aus dem spontanen Dank eine Dauereinrichtung wurde: die Ruhr-Festspiele. Denn mit den Hamburgern war ihr Bürgermeister Max *Brauer* gekommen. Der stellte sich auf die Treppe der Suderwicher Förderanlagen und rief: »Festspiele in Salzburg, weshalb nicht Festspiele in Recklinghausen?«

Heute sind diese ein Begriff und weltweit berühmt, und so sah sie auch ein junger Besatzungssoldat aus Texas, und der ging zur Stadtparkasse Recklinghausen und zahlte 25 \$ auf ein Sparbuch ein, das keinen Namen trug, wohl aber den Verwendungszweck: »Konto für ein Festspielhaus der Ruhrfestspiele«. Denn der Städtische Saalbau war viel zu klein für all die Menschen, die hier im Revier Goethes Faust und Shakespeares König Lear, Schillers Don Carlos und Kleists Amphitryon hatten sehen wollen, Gogols Revisor und Lessings Nathan der Weise und all die andern Schätze, die hier nun Jahr für Jahr geboten wurden. Als ein Schauspieler von dem Amerikaner hörte, verzichtete er zugunsten des Festspielhauses auf seine Gage. Da verpflichtete sich ein Beamter der Stadt, auf Lebenszeit zwei Mark monatlich auf das namenlose Konto einzuzahlen. Und da beschloß am 20. Januar 1959 der Betriebsrat der Hoesch-Gesellschaften, für den Bau eine Mark pro Mann, rund 52000 DM, zu spenden.

Kohle wurde in den Notjahren für vielerlei getauscht. Aber »Kohle für Kunst - Kunst für Kohle« gibt es doch wohl nicht so bald anderswo als in Deutschland, das wegen seines Materialismus heute so sehr verschrien ist. Und das beweist zugleich, wie vielfach verstrickt heute alles miteinander ist, wie wir alle von

allen andern abhängen, und daß das große Zusammenspiel der Kräfte das Entscheidende ist.

Und nur durch das Zusammenwirken der verschiedenartigsten Kräfte war ja auch das Ruhrrevier zu dem geworden, was es heute ist: Kaiser Augustus wurde berichtet, das sei »ein unterholzärmer Urwald mit sumpfigen Niederungen, voll von Bären und Wölfen, und nur wenigen Lichtungen, auf denen Gerste und Flachs geleiht«. Das waren aber auch im Jahre 1826 (als Fürst Pückler-Muskau nach Essen reiste) noch »prachtvolle Eich- und Buchenwälder, die überall fruchtbarsten Boden bekränzen... Orte wie Stehlen an der Ruhr, wie gemacht, um sich vom Getümmel des 19. Lebens in heitere Einsamkeit zurückzuziehen. .

Kohle wurde hier zwar seit Jahrhunderten gefördert. Aber nur im Süden und in Tagebauen oder kleinen Stollenbetrieben. Erst im zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts wurden die ersten Schächte wiedergebracht, erst Mitte des vorigen Jahrhunderts begannen die Hüttenwerke der Landschaft eine neue Note zu geben, erst 1880 heißt es vom Vest Recklinghausen: »Hier beginnen nun neueste Technik und Maschinenmenschen neben Bauern und schollenverbundenen Pfahlbürgern zu leben, ältestes Leben ungeschwächt neben modernstem. .

1) Wenn es hier Kohlevorkommen gibt, die zu den reichsten der Welt gehören, so liegen sie unter einer Mergeldecke, die durchstoßen werden mußte, ehe man diese Kohle fördern konnte. Das aber hatte erst Sinn, als mit Hilfe von Dampfmaschinen die Wasserhaltung gesichert und entsprechende Seil-Förderanlagen beschaffen werden konnten. Andererseits machten erst die tiefliegenden, reichen Kohlevorkommen den Masseneinsatz von Dampfmaschinen, damit die Industrialisierung Westdeutschlands möglich. Erst Eisenbahnen vermochten die jetzt geförderten großen Kohlenmengen entsprechend zu verteilen - und erst diese Kohle lieferte den neuen Eisenbahnlinien die nötige Massenfracht. 1) Erst Kohle und Eisen hielten auch die Menschen im Land, die

erst ausgewandert wären: 600 000 Menschen zogen allein zwischen 1875 und 1910 ins Ruhrgebiet, während im gleichen Zeitraum 1,7 Millionen Deutsche nach Übersee gingen. Und daß das Revier so das Amerika Deutschlands wurde, war noch weit wichtiger als alles andere. Denn hier entstand ein Schmelztiegel, eine riesige »Schule der Nation«, dieser »beweglichste aller A 11 Eisenhaufen« bildete die große Lehrwerkstätte vor allem für die Deutschen der Ostgebiete: Im Jahre 1825 lebten hier 244 500 Menschen. 1937 waren es rund vier Millionen. Aber das war nur die »Bilanz« einer Bevölkerungsbewegung ungleich größeren

Ausmaßes, »umgesetzt« wurden in diesem Zeitraum mindestens 140 Millionen, die hier zu- oder abwanderten. Genaue Erhebungen führte z. B. die Stadt Gelsenkirchen durch (die im Jahre 1871 knapp 8000 Einwohner hatte und heute mehr als 400 000 zählt), und die ergaben, daß in den Jahren 1927-37 hier 254 000 Menschen zuwanderten und 309 000 abwanderten - und es im Stadtgebiet selber über 400 000 Umzüge gab. Und mehr oder weniger war es überall im Revier so, oft wechselte hier binnen einem Jahr jeder dritte Haushalt seine Wohnung, blieben die Familien im Durchschnitt nur drei Jahre am gleichen Ort, denn hier gab es Aufstiegsmöglichkeiten wie kaum anderswo, konnte man sich ständig »verbessern«. Und natürlich spielte auch eine Rolle, daß die Zechen von Süden nach Norden wandern, von der Ruhr, die heute weitgehend Erholungsgebiet ist, zur Lippe. Es waren diese beweglichen, aufstiegshungrigen und zähen Menschen, die das Revier schufen - und die es nach 1945 retteten. Und die damit Europa retteten.

Die Kohle liegt seit Jahrmillionen hier. Ruhr und Rhein flossen schon immer ins Meer. Aber der Duisburg-Ruhrorter Hafen z. B., der heute der größte Binnenhafen der Welt ist, ist Menschenwerk wie Stollen und Schächte auch. Zwanzig weitflügelig ins Land greifende Hafenbecken wurden hier gegraben, die 440 Kilometer Lade-Ufer haben. Diese Kais abzugehen, würde bei täglich zehnstündigem Fußmarsch mehr als eine Woche erfordern. Sie erstrecken sich heute über eine Entfernung, die die zwischen Duisburg und Paris übertrifft. Da gibt es nun 420 Kilometer Hafengeleise, Schienen genug, um Stuttgart mit Köln zu verbinden. Am Hafenmund fahren die Schleppzüge hier meist in Viererreihen - und unter 30 verschiedenen Flaggen. Und meist werden hier am Zusammenfluß von Rhein und Ruhr jährlich 30 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen, während es in den Häfen des Ruhrgebiets insgesamt 1963 über 70 Millionen Tonnen waren.

Das aber trug entscheidend dazu bei, daß Rotterdam zum größten Seehafen der Welt wurde, denn zahllose Schleppzüge und heute mehr und mehr Schub-Einheiten gehen von Ruhrort nach Rotterdam und von Rotterdam nach Ruhrort, das ganze Revier und das ganze Rheingebiet ist eine ungeheure Frachtquelle. Wenn 1872 das erste Handelsschiff den »Neuen Wasserweg«, die schleusenlose Verbindung Rotterdams mit der Nordsee, befuhr und dieses »Tor Europas« einen Umschlag von einer Million Tonnen hatte, so wurde 1963 die hundertste Million überschritten, war Rotterdam nun vor New York der bedeutendste Hafen der Erde. Und da war der Rhein nun die bedeutendste Wasserstraße der Erde,

sein Transportvolumen mit gut 160 Millionen Tonnen hundertmal größer als vor drei Generationen und mehr als zweieinhalbmal größer als das des Panama-Kanals. Dank dem Revier. Aber auch (lank dem Schweden Alfred Nobel, der 1863 das Dynamit erfand, denn erst mit dessen Hilfe konnten die Felsenriffe im Binger Loch und zwischen Bingen und Koblenz weggesprengt werden, erst 1869-88 wurde hier eine gefahrlose Fahrtrinne geschaffen.

Zusammenhänge und Wechselwirkungen. Kaum je denkt man an sie. Aber auch nach 1945 waren sie wiederum das Entscheidende. Da war die Kohlenförderung der Ruhr nicht herauszulösen aus dem Leben des Reviers, und da blieb den Alliierten keine Wahl, da mußten sie schließlich die Normalisierung der Stahlerzeugung dulden, wenn sie Kohlen haben wollten, da mußten sie für die Normalisierung der Transporte sorgen, denn Kohle ist auch heute noch das bei weitem wichtigste Massengut in der Bundesrepublik, rund ein Viertel aller Eisenbahn- und Linnenschiffsfracht besteht aus Kohle, und im Ruhrrevier sind es 57%.

Da lagen zahllose Rangierbahnhöfe in Trümmern. Aber sobald man sie für die Kohle wiederaufbaute, dienten sie auch andern Gütern. Duisburg-Ruhrort war 1945 nur mehr ein Schiffs-1 richthof, 323 gesunkene Fahrzeuge blockierten den Hafen. In seinen Zufahrten lagen gesprengte Brücken wie in fast allen Wasserstraßen Deutschlands. Und so mußte der DEMAG in 1)uisburg die Erlaubnis zum Bau von Spezialkranen gegeben werden, um die Trümmer zu entfernen, und die DEMAG baute auch anderes. Da zogen keuchende Schlepper schwere Kohlenkähne vorsichtig an halb aus dem Wasser ragenden Wracks vorbei. Diese verrosteten Wracks waren deutsch, die Fahrenden Ircmde. Diese aber drängten nun auf die Wiederherstellung normaler Verhältnisse, und der Kohle wegen sandten die Amerikaner auch Waggons, und wenn statt der 27 000 Waggons, die vor dem Krieg im Revier tagtäglich beladen oder entladen wurden, es 1945 nur 3700 waren, so 1947 bereits wieder 19 000.

Und immer neue Konzessionen mußten die Sieger machen. 1)a mußte schon 1946 der Kohle wegen die Demontageulitik revidiert werden, denn damals standen allein in Nordrhein-Westfalen 97 Großbetriebe auf der Demontageliste, die mit Aufträgen des Ruhrbergbaus voll beschäftigt waren und bereits Lieferfristen bis zu 30 Monaten hatten. Wie für die lkrleute mußte für den Zechenbedarf gesorgt werden, denn die 1 ördertürme begannen zu rosten, die neueingestellten Kumpel brauchten Grubenlampen und Arbeitskleidung, Glühlampen waren für den Zechenbetrieb so völlig unentbehrlich wie Draht-

seile, Kabel, Förderbänder, oder Druckluftschläuche. Zur Förderung einer Tonne Kohle wurden vor dem Krieg durchschnittlich vier Kilo Eisen und Stahl gebraucht. Da jahrelang Mangel herrschte, immer mehr Reparaturen nötig wurden, betrug der Minimalbedarf 1947 über 1 Kilo, und für den mußte gesorgt werden, darauf drängte nun Dänemark, das Kohle in Südafrika kaufen und so Shilling mehr Fracht als vor dem Krieg zahlen mußte, ebenso wie Schweden, das Kohle vom russischen Donbas holte, wie Norwegen und Italien und ein Dutzend anderer Staaten. Da mußten die Sieger schon 1945 die »German Mines Supplies Organization« gründen, und deren Kohle-Zuteilungen sorgten sehr bald dafür, daß Ziegeleien und Zementfabriken und Hunderte andere Unternehmen wieder arbeiten konnten - und daß die nicht nur den Bergbau belieferten, sondern (wenn auch nicht immer legal) sehr viele andere ihrer Kunden.

Diese von den Alliierten eingerichtete Dienststelle war aus der »Bezirksgruppe Steinkohlenbergbau Ruhr der Wirtschaftsgruppe Bergbau« hervorgegangen, die bei Kriegsende in Baracken in Essen-Heisingen saß, aber die meiste Zeit im Luftschutzbunker der nahen Zeche Karfunkel verbrachte. Ihr stellvertretender Geschäftsführer war Herr *Wüster*. Im Mai 1945 erhielt der in seiner Privatwohnung den Besuch von zwei Offizieren der Besatzungsmacht, dem englischen Oberstleutnant *Starr* und dem amerikanischen Major *Kheenen*. Nach dem ersten Schrecken fragte Wüster nach den Absichten der Sieger und erfuhr, daß zwar »für die nächsten Jahrzehnte« der deutsche Bergbau in den Händen der Alliierten bleiben werde, daß man aber auf deutsche Mitarbeit Wert lege und daß deshalb die beiden Herren am nächsten Morgen nach Heisingen kommen würden.

Sie erhielten einen Dienstraum in den Baracken, und weitere Kontrolloffiziere, alle im Majorsrang, folgten. Da gab es Leute, die im Privatberuf Gasometerableser gewesen waren, aber auch erfahrene englische Zechendirektoren und Chefs von Zulieferfirmen. Oberstleutnant Starr hatte in Brüssel ein englisches Unternehmen geleitet, das Grubenwaggons an belgische Zechen lieferte, wußte also, was ein Bergwerk brauchte. Er wußte aber auch, daß er ohne die »Beziehungen«, die nur die Deutschen besaßen, wenig ausrichten würde, denn Beschlagnahmen hatten sich rasch als unzureichend erwiesen. Und so wurde die GMSO geschaffen, die zuerst den Bergbau der britischen, sehr bald den gesamten westdeutschen Bergbau mit allem zu versorgen hatte, was zum Inganghalten und zur Steigerung der Kohlenförderung nötig war.

1) Die Schwierigkeiten, die diese »Versorgungszentrale des deutschen Bergbaus« zu überwinden hatte, waren oft geradezu phantastisch, aber die Lieferungen kamen in Gang. Da es im Juni 1945 noch keinen geregelten Postdienst gab, wurde ein eigener Kurierdienst eingerichtet. Da es noch keine deutschen Behörden gab, wurde die Zulieferindustrie in 27 Sparten eingeteilt und in jeder ein in der Branche geachteter Fabrikant oder Kaufmann mit dem Kommando betraut. Diese Leute stellten zusammen mit der GMSO die Listen der »unentbehrlichen Zulieferer« auf, und wenn die Besatzer sich auch mit Händen und Füßen wehrten, schließlich standen auf denen nicht weniger als 1200 Firmen. Die bekamen, was sie an Material brauchten, darunter allein im Jahre 1947 auch 826000 Tonnen Kohle. Für jede Tonne dem Bergbau gelieferten Zements z. B. wurde eine Tonne Kohle zugeteilt. Um den zu brennen aber genügten 200 Kilo. Die »abgezweigten« Brennstoffmengen kamen der Bauwirtschaft zugute, linderten die Wohnungsnot, halfen unzählige Fabriken wiederherstellen.

Immer neue Abenteuer waren zu bestehen. Dr. Heinz *Loweas* z. B., der das alles miterlebte, erzählt, wie im Mai 1945 eines Abends ein Konvoi von 27 britischen Militärlastwagen mit Gummi-Transporthindern in Heisingen eintraf. Oberstleutnant Starr befahl, die kostbare Fracht (die bei Continental in Hannover beschlagnahmt worden war) sicher unterzubringen, zu bezahlen und an die Zechen zu verteilen. Und war schon die Lagerung überaus schwierig, so schien die Bezahlung unmöglich, denn die Verteilungsstelle war ja eine Behörde und nicht ein kaufmännisches Unternehmen. Aber dann mußte sie es eben werden, erklärte Starr. Und es fand sich tatsächlich ein Weg: Jedes Jahr waren die Wirtschaftsgruppen zu »Hitler-Spenden« aufgerufen worden. 1) Der Bergbau hatte für 194 rund sieben Millionen Mark zusammengebracht, und die waren nicht mehr übergeben worden. Und diese sieben Millionen »Hitler-Spende« bildeten nun das Kapital 1) der GMSO. Damit wurden die Gummitransportbänder bezahlt und noch vieles andere finanziert, wurde die Zeit bis zur Zahlung 1) der einzelnen Zechen überbrückt. Sehr rasch erreichte der 1) Einsatz der Bergbauverteilungsstelle 170 Millionen im Jahr.

Aus dem ersten Materiallager, dem leerstehenden Maschinenhaus 1) der Möllerschächte der »Hibernia«, wurden Großlager. Aber immer wieder gab es Engpässe, die alle Anstrengungen zunichte zu machen drohten. Zement wurde beschafft. Aber der konnte unter Tage nur in Säcken verwendet werden. Die GMSO mußte also auch Papierfabriken einschalten - und auch die zogen reichlich 1) nach. Da mußte eile Versorgungszentrale stets auch selber für Trans-

portmittel sorgen, denn die Bundesbahn hatte nicht nur viel zu wenige Loks und Waggonen, immer wieder wurden auch unterwegs Druckluftschläuche gestohlen oder aus den Transportbändern Stücke für Schuhsohlen herausgeschnitten. Und so sorgte Oberstleutnant Starr im Januar 1946 für 50 Dreitonnen-Lastautos. Binnen zwei Stunden mußten die abgeholt und binnen zwei Tagen ein eigener Fahrbetrieb aufgezogen werden. Aber auch das gelang, und nun gab es die »Bergbau-Transporte«, die dann vor allem auch die überaus gefährdeten Sonderzuteilungen für die Bergleute ins Revier brachten, Zigaretten, Zucker und Kaffee, die meist von Panzerwagen geschützt werden mußten. Hatte die GMSO für Eisen und Stahl zu sorgen - und dazu auf Brotkartenpapier selber Eisenkarten für 10 Kilo bis eine Tonne gedruckt -, so auch für Leder und Lacke, Asbest und Karbid - und für das Futter der Grubenpferde, die es damals noch gab. Jeder Abschluß erforderte langwierige Verhandlungen, Lockungen und Drohungen und hohes diplomatisches Geschick. Und um in Bayern über Grubenholz zu verhandeln, mußte man reisen, was damals ein Abenteuer für sich war. Vor allem, solange auch gegen Kohle keine Personenautos zu beschaffen waren. Aber schließlich wurden auch die »organisiert«. Da bekamen die Grubenholzlieferanten 223 Lastkraftwagen und Schlepper, die Waldarbeiter Sonderrationen und 155 80 Paar Arbeitsschuhe, Fahrräder und 11000 Hosen. Die Kohle sorgte also selbst im fernen Bayern für Wäsche wie für Speck und Transportmittel, und sie sorgte überall für alles Erdenkliche: Mehr als sieben Millionen Glühlampen konnten von der GMSO 1946-48 auch außerhalb der Zechen verteilt werden. Zwei Millionen Quadratmeter Glas, 26000 Tonnen Schmiermittel und über eine Million Tonnen Eisen wurden beschafft. Auch heute ist der Bergbau nicht nur als Lieferant, sondern ebenso als Käufer wichtig. Pro Tonne verkäuflicher Förderung werden 20 bis 30 DM an Zulieferer weitergegeben, insgesamt in den zehn Jahren 1956-65 z. B. Bestellungen im Wert von mehr als 76 Milliarden DM gemacht, kaum je weniger als 150 Millionen und sehr oft 250 Millionen monatlich. Allein die Maschinenindustrie setzt jährlich für eine halbe bis eine Milliarde DM Güter an den Ruhrbergbau ab.

Aber in den ersten Nachkriegsjahren ging es mehr noch als um das Geld um die Güter, die *nur* dem Bergbau zur Verfügung standen - weil die Alliierten Kohle haben mußten. Und durch die Bergmanns- und Zechen-Versorgung wurde mehr und mehr Kohle gefördert, i r erstmals die Produktion von 1936, die 107 Millionen Tonnen betragen hatte, übertroffen.

Nur durfte Deutschland über seine eigene Kohle nach wie vor nicht selber verfügen. Der Militärverwaltung folgte für die Ruhr das »Ruhr-Statut« und die »Internationale Ruhrbehörde«, die auf der Londoner Deutschland-Konferenz am 7. Juli 1948 geschaffen wurde, am 28. April 1949 ihre Tätigkeit aufnahm und die die Alliierten als »den bedeutendsten Erfolg der Nachkriegspolitik und eines der wenigen wirklich erreichten Kriegsziele« feierten. Denn schon in der Präambel hieß es da, die Rohstoffquellen der Ruhr »können so niemals mehr für die Zwecke einer Aggression verwendet werden«. Der Zugang zur Kohle, zum Roheisen und Stahl wie zum Koks dieser Region wird »in Zukunft auf der Grundlage der gemeinsamen Interessen der übrigen Länder und nicht länger der deutschen Interessen gewährleistet«. Signatarmächte waren Frankreich, Großbritannien und die Vereinigten Staaten, Belgien, Luxemburg und die Niederlande. Und in

Artikeln wurden alle Einzelheiten der Internationalisierung der Ruhr-Rohstoffe festgelegt, wurde erklärt, auch nach Beendigung der Besetzung Deutschlands werde das Ruhrdirektorium die gesamte Produktion, die Betriebsführung der einzelnen Zechen und Stahlwerke sowie die Arbeits- und Investitionsplanung regeln. Vorerst hatte dieses Ruhrdirektorium vor allem die Verteilung der Ruhrkohle, von Koks, Eisen und Stahl vorzunehmen, sollte es aber auch das deutsche Transportwesen, die Preise, die Zölle und andere deutsche Wirtschaftsmaßnahmen kontrollieren, die mit der Ruhrproduktion in Zusammenhang standen. Zwar bekam auch Deutschland drei Stimmen in diesem Ruhrdirektorium. Die andern Mitglieder aber zusammen zwölf.

Und diese waren sich stets einig darin, daß sie mehr Koks und Kohle brauchten. So hörten die deutschen Zwangsexporte auch nach der Gründung der Bundesrepublik keineswegs auf: Vom Gesamtexportwert Deutschlands machte Steinkohle 1953 rund 10% aus, 1937 rund 10%. Im Jahre 1946 aber 82%. Da waren von 157 Millionen \$ Gesamtexport der Bi-Zone nicht weniger

als 117 Millionen Kohlen-Erlös. Ganz so arg blieb es nicht. Aber wenn England, das 1936 rund ein Fünftel seiner Förderung ausgeführt hatte, im Durchschnitt der Jahre 1950-51 nur mehr ein Fünftel exportierte, so mußte Deutschland ein Viertel abgeben und dazu natürlich auch den Besatzer-Bedarf decken. Und war zu festgesetzten Ausverkaufs-Preisen. Allein 1950 verlor die Bundesrepublik durch die Ausfuhr von 24,8 Millionen Tonnen Steinkohle 223 Millionen \$ oder rund 950 Millionen DM. Und in den zehn Jahren 1947-56 mußte Deutschland 126 Millionen Tonnen Steinkohle und Koks ausführen und konnte das nur,

indem es selber amerikanische Kohle kaufte. Bekam die BRD z. B. im Herbst 1951 für die eigene Kohle 22 \$ oder 46,30 DM pro Tonne, so kostete aber die Import-Kohle frei deutschen Abladeplatz damals 245 DM. Während des Korea-Booms bekam die Bundesrepublik für ihre Zwangs-Kohlenexporte bestenfalls ein Drittel des Weltmarktpreises, und 1948-58 mußte der deutsche Bergbau auf gut sechs Milliarden Mark verzichten, mußten deutsche Verbraucher allein 1956-57 für amerikanische Import-Kohle rund eine Milliarde Mark mehr bezahlen, als die gleiche Menge deutscher Kohle gekostet hätte. Alle deutschen Halden waren damals glatt wie Tennen. Im Tagesdurchschnitt verließen nun 5330 Waggons Kohle das Ruhrgebiet mit Bestimmung Ausland, und manche fuhren nur wenige Kilometer über die Grenze und kamen - ähnlich wie seinerzeit beim Holz - als dreimal teurer gewordene »Heimkehrer-Kohle« zurück.

Aber weitaus zu wenige kamen zurück, und durch den damaligen Schiffsraumangel konnte auch nicht genug Übersee-Kohle beschafft werden, und so kam zum erwähnten Zwangspreisverlust, der bei weitem die Marshall-Hilfe überstieg, ein gewaltiger Produktionsausfall der deutschen Industrie. Da hielt die »Internationale Ruhrbehörde« z. B. im August 1951 eine vier Tage dauernde Sitzung im Düsseldorfer Atlantic-House ab. Die deutschen Delegierten forderten die Einhaltung des Artikels XIV des Ruhr-Statuts, der lautete: »Die Behörde nimmt eine Aufteilung der Kohle... der Ruhr zwischen deutschem Verbrauch und der Ausfuhr vor. Diese Aufteilung muß Ländern, die zum gemeinsamen wirtschaftlichen Besten zusammenarbeiten, angemessenen Zugang zu diesen Erzeugnissen sichern, unter Berücksichtigung der wesentlichen Bedürfnisse Deutschlands ...«

Diese deutschen Bedürfnisse wurden durch eindeutige Tatsachen belegt: In allen in der Ruhrbehörde vertretenen Ländern hatte der Pro-Kopf-Kohleverbrauch den Vorkriegsstand weit überschritten. In Westdeutschland dagegen betrug er 1950 nur 1,74 Tonnen gegen die 2,26 des Jahres 1936. Die Kohlenbestände der Bundesbahn reichten nun für sieben Tage, die der französischen Bahnen für 32. Hatten die britischen Kraftwerke Kohle für 23 und die Wasserwerke für 62 Tage, so die deutschen nur für 1 und 1. Die Alliierten hatten verschiedene Produktionsverbote für die deutsche chemische Industrie aufgehoben. Aber das nutzte ihr nichts, denn sie bekam nur ein Drittel der Kohle und des Kokes, die sie unbedingt brauchte. Den deutschen Walzwerken fehlten monatlich 260 000, der deutschen Textilindustrie 420 000 Tonnen Steinkohle und so endlos fort. Aber der deutsche Antrag, für

das dritte Quartal 1951 den Zwangs-Kohlenexport von 6,2 auf 2 Millionen Tonnen herabzusetzen, wurde mit allen zwölf ausländischen Stimmen abgelehnt.

Nun stellte zwar die Ruhrbehörde am 10. Februar 1953 ihre Tätigkeit ein. Aber ihre Akten übernahm die Hohe Behörde der Montanunion, und der Montanunionsvertrag sah ebenfalls Export-Verpflichtungen vor (nicht aber auch Abnahmeverpflichtungen, so daß, als es 1958 zur Kohlenkrise kam, die Abnehmer nicht daran dachten, die deutschen Halden zu verringern). Auch in der Montanunion wurde die Preisbindung aufrechterhalten, für die Ruhr (als dem letzten aller Reviere) erst am 1. April 1956 aufgehoben, und nun »wünschte« Bonn keine Preiserhöhung: Praktisch bis 1957 stand der deutsche Bergbau unter Zwangsbewirtschaftung. Für die Kohle (wie auch für Eisen und Stahl) begann die »freie Marktwirtschaft« keineswegs 1948.

Und das wirkte sich katastrophal auf die Erneuerung und Modernisierung der Zechen aus. Wenn zwischen 1920 und 1950 nicht weniger als 105 Schachtanlagen stillgelegt wurden, weil nach einer gewissen Zeit die Flöze »ausgekohlt« sind, so kamen nur 24 neue in Betrieb. Die »greifbaren« Kohlenmengen sanken so von 17,4 auf 23,2 Milliarden Tonnen, d. h., der Ruhrbergbau zehrte von seiner vor dem Ersten Weltkrieg aufgeschlossenen Substanz, für die Bereitstellung neuer Vorräte in bisher unverritzten Feldern konnte praktisch nichts getan werden.

Vor dem Zweiten Weltkrieg war zwar der deutsche Bergbau mäßig modernisiert worden. Hatte es 1932 an der Ruhr nur acht Schachtanlagen mit Förderkapazitäten von einer Million Tonnen jährlich oder mehr gegeben, so 1938 schon 5 Anlagen. Auch die Mechanisierung machte gewaltige Fortschritte. Aber dann kam der Krieg. Und als es nach dem Krieg schließlich wieder genug Material gab, da gab es kein Geld, denn wie die Exportpreise waren ja auch die Inlandpreise festgelegt worden.

Aber auch diese Zeit wurde schließlich überwunden. Und sobald 1948 der Bergbau wieder selber für sich sorgen konnte, wurden Rationalisierungs-Erfolge erzielt, die niemand für möglich gehalten hatte: Wenn 1927 von 607 000 Beschäftigten 149 Millionen

Tonnen Kohle gefördert wurden, so 1964 im Steinkohlenbergbau (ohne Bayern) von nur 356 000 Leuten 142 Millionen. Da betrug die Untertage-Schichtleistung, die 1946 auf 1208 Kilo pro Mann abgesunken war, 2,6 Tonnen, brachten es 20 Schachtanlagen auf mehr als 3 Tonnen und die 1962 in Betrieb genommene Anlage Prosper IV der Rheinstahl Bergbau AG in Bottrop z. B. auf 10 Tonnen. Betrug der durchschnittliche Produktivitätszuwachs

der deutschen Gesamtwirtschaft in diesen Jahren etwa 5 %¹ so der des westdeutschen Steinkohlenbergbaus fast 70⁰„ jährlich, konnte der Schichtlohn an der Ruhr so von 29,40 DM auf 42,10 gesteigert werden.

Entscheidend hatte zu diesen Fortschritten die Voll-Mechanisierung des Kohlenbergbaus beigetragen, die 1957 erst 15 der Förderung erfaßte, 1964 aber über 70⁰„. Die ermöglichte z. B. Kohlenhobel, die 15 o bis x 800 Tonnen täglich abbauen, 1 bis 18 Tonnen pro Mann und Schicht. Und die gab es natürlich nur, weil Deutschlands Maschinenindustrie wieder hochgekommen war. Und die konnte nur hochkommen, weil Deutschlands Eisen- und Stahlindustrie den Bedarf zu decken vermochte. Weil die Gesamt-Wirtschaft wieder gesundete. Ehe die wieder funktionierte, mußte vieles zusammenwirken, und ehe Deutschland seine Möglichkeiten wieder voll nutzen durfte, mußte sich die ganze Welt verändern. Diese Möglichkeiten aber waren größer als in allen andern Ländern Europas nicht nur durch das Naturgeschenk der Kohlenlager und den Fleiß und das Können der Menschen, die hier leben; sondern nicht minder durch eine Wirtschafts-Ethik, die nicht auf dem »Kampf aller gegen alle« beruht, sondern weit mehr und weit länger schon als anderswo auf dem »Prinzip der gegenseitigen Hilfe«.

Der Hoch-Kapitalismus ist durch die Prädestinationslehre Johannes Calvins gefördert und durch die Auffassungen von Adam Smith, der im Eigennutz das große »Ordnungsprinzip« sah, untermauert worden. Beeinflußt wurde er auch durch den Darwinismus, der der Rechtfertigung des Imperialismus und der Vertrustung diente, des »naturgesetzlichen« Schluckens der Kleinen durch die Großen. Aber wenn Charles Darwin 1859 in seinem »Ursprung der Arten« behauptete, der »Kampf ums Dasein« sei das »Grundprinzip« der Natur, so entdeckte bereits 1868 der Basler Botanik-Professor Simon Schwendener die Symbiose, das dauernde Zusammenleben verschiedenartiger Organismen zu beiderseitigem Nutzen, und 1880 formulierte der Petersburger Zoologe Karl Kessier das »Gesetz der Gegenseitigen Hilfe«, wies er nach, daß diese beim Entstehen der Arten eine größere Rolle spielte als das Allein-Recht des »Stärkeren«.

Auch in der deutschen Industrie-Wirtschaft gab es mehr gegenseitige Hilfe als Kampf. Hier wurde Konkurrenz kaum je als das Zugrunderichten der andern und als das alleinige Selber-Überleben gesehen, wie es John D. Rockefeller sen. oder J. P. Morgan als Trust-Gründer erstrebten, sondern als ein Wettbewerb, der das Gesamtniveau hob. Wichtiger als das Obertreffenwollen

in gleichartigen Leistungen war hier stets die Steigerung der Gesamt-Wirtschaftlichkeit, die Koordination der verschiedenen Leistungen, typisch für diese Mentalität das bereits 1893 zustande gekommene Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat.

Für den Laien gibt es nur »Kohle«, bestenfalls »Steinkohle« und »Braunkohle«. Aber allein an der Ruhr werden regelmäßig 77 verschiedene Kohlen- und Kokssorten gehandelt. Alle sind wichtig, aber im Preis sehr verschieden, und keine Zeche kann sich aussuchen, welche sie fördert. So schuf Emil Kirdorf ein Syndikat, das die Gesamt-Einnahmen des Kohlenbergbaus derart verteilte, (laß alle Zechen bestehen konnten, gleich, ob sie Mager- oder 1 ettkohle förderten, nur Staub- oder vorwiegend Stückkohle hatten. Da wurde eine Gemeinschafts-Organisation gegründet, die alle Kundenwünsche zentral zu erfüllen vermochte und die naturgegebenen Förderunterschiede derart ausglich, daß alle Zechen rationell zu produzieren vermochten.

Was natürlich die »Souveränität« der einzelnen Unternehmen beschränkte. Aber zugleich den Markt ordnete. Keineswegs nur ein Monopol zum Hochtreiben der Preise schuf, sondern auch Kleinen und Großen das Nebeneinanderbestehen ermöglichte und gesamtwirtschaftliche Vorteile hatte, die so offenkundig waren, daß auch die Weimarer Republik die Syndikatsmitgliedschaft durch ihr Kohlenwirtschaftsgesetz von 1919 vorschrieb und der Syndikatsvertrag immer wieder erneuert wurde.

1) aß beim alliierten »Kleinholzmachen« 1945 sofort auch das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat zerschlagen wurde, ist klar. Aber inzwischen hatte sich der Geist »gegenseitiger Hilfe« fast überall in der deutschen Wirtschaft durchgesetzt. Und wenn 1) eutschland als »das Land der dreitausend Kartelle« verschrien war, so hatten die von den Unternehmern geschaffenen Selbstverwaltungsorgane keineswegs nur Märkte geregelt, sondern fast turner auch entscheidende Rationalisierungserfolge erzielt. Da war nicht nur im Ruhrgebiet der »Verbund« selbstverständlich geworden, sondern da hatte der die gesamte deutsche Elektrizitätswirtschaft und die gesamte Gaswirtschaft durchdrungen, waren Frankfurt am Main oder Kaiserslautern ebenso an das 1 crngas-Netz angeschlossen wie Hannover oder Kassel. Da gab es liutgst nicht nur einen Kohle-Stahl-Verbund, sondern auch den Kohle-Chemie-Verbund, den die Sieger nicht zu zerschlagen vermochten, wenn sie nicht ganz Deutschland aufgaben - und wenn sie nicht weltweit Millionen und aber Millionen Menschen uts Unglück stürzen wollten. Denn ob es in Deutschland genug Kohle gab oder nicht, spürte längst nicht nur ganz Europa.

Das wirkte sich in Zentralafrika und in Asien aus, überall, wo durch deutsche Kohlen-Veredlung Seuchen bekämpft und aus Dahinsiechenden vollwertige Arbeitskräfte gemacht worden waren, aus Malariakranken Zucker- und Kautschuk-Produzenten wurden, aus Gebieten, die die Schlafkrankheit entvölkerte, Ölpalmen-Pflanzungen, die den Fetthunger der Welt stillen halfen. Wie sie Kohle brauchten, so brauchten die Sieger aber auch Zucker, Kautschuk und Fett. Und so sahen sie schließlich ein, daß es ohne die Deutschen nirgends ging. Da kam Deutschland so rasch wieder hoch, weil es nie nur für sich selber, sondern immer schon für alle Menschen gearbeitet hatte.

Dienst und Gegendienst: 24Deutschlands Wirtschafts- Symbiose

DIE WIRKUNG DER ELEKTRIZITÄTS-, GAS- UND CHEMIE-BÜNDNISSE

In der Zaria-Provinz, im Norden Nigeriens, liegt Takalaflya, was etwa »Wandle in Gesundheit« heißt. An breiten Straßen stehen hier Mango- und Feigenbäume und rotblühende Cassias, und ringsum dehnen sich die Obst-Plantagen und die Soja-Felder einer Musterfarm. Die Schule, das Krankenhaus und alle hygienischen Einrichtungen von Takalafiya sind vorbildlich, denn es entstand 1934 als »Symbol medizinischen Fortschritts« in einer Gegend, die bis dahin zum riesigen Reich der Tse-Tse-Fliege gehörte und wo die Hälfte der Bevölkerung von der Schlafkrankheit dahingerafft wurde, die diese Fliege verbreitet. Den Pflug zogen die Frauen. Alle Lasten wurden auf dem Kopf getragen. Milch gab es nicht. Denn auch an Viehhaltung war nicht zu denken, Tse-Tses leben vom Blut der Tiere wie von dem der Menschen, stecken diese mit der tödlichen Nagana an.

Aber Schlafkrankheit und Nagana blieben nicht tödlich. Man lernte sie bekämpfen, wie man andere Seuchen bekämpfen lernte, und in zäher Arbeit wurde die Zaria-Provinz von den englischen Ärzten N. E. W. *Anderson* und T. A. M. *Nash* saniert. Da wurde, weil Tse-Tses Schatten brauchen, alles Unterholz entfernt. Da wurden die verseuchten Dörfer niedergebrannt und Muster-Siedlungen wie Takalaflya geschaffen. Und da wurden Hunderttausende Menschen und riesige Tierherden geimpft. Das war vor (1cm Krieg) geschehen.

Nun war der Krieg zu Ende und alle Mühe schien vergeblich gewesen. Und wie in Nigerien überall in Afrika, wo gut zehn Millionen Quadratkilometer, Gebiete, weit größer als die Vereinigten Staaten, von Stechfliegen der Glossina-Art beherrscht werden. Da tagte vom 2. bis 7. Februar 1948 in Brazzaville eine Internationale Tse-Tse-Konferenz, an der Berühmtheiten wie Professor Patrick *Buxton*, Dr. E. M. *Lourie* und Vertreter der Regierungen Englands und Frankreichs, Portugals und Belgiens, Sildafrikas und Rhodesiens teilnahmen. Und die konnte nur feststellen, daß durch den Krieg die Seuchenbekämpfung in Afrika im eine Generation zurückgeworfen wurde. Unter anderem, weil es nicht genug »Antrypol« gab. »Antrypol« aber hieß nun das deutsche »Germanin«, das »Bayer 205«.

Und wie es die deutschen Schlafkrankheits- und Nagana-Mittel nicht gab, so fehlte Atebrin zur Malariabekämpfung und da fehlte Fuadin, das einzige wirksame Mittel gegen die Hakenwurm-Krankheit. Und diese und Hunderte andere deutsche Arzneimittel fehlten, weil Deutschlands Kohle rücksichtslos exportiert wurde, die chemische Industrie der Bizone bei einem Minimalbedarf von einer halben Million Tonnen monatlich auch 1948 nie mehr als 160000 Tonnen zugeteilt erhielt. Bayer-Leverkusen lag 1947 wochenlang still, weil die mindestens 800 Tonnen täglich benötigter-Kohle nicht aufzutreiben waren. Und das bedeutete keineswegs nur Arbeitslosigkeit für die 9400 Leute, die Bayer damals statt der früher 24000 beschäftigte, sondern Arzneimittel-Mangel in den Dutzenden Ländern, die Bayer versorgt hatte. Insgesamt konnte die britische und die amerikanische Zone 1947 für weniger als acht Millionen Mark Medikamente exportieren statt der 240 Millionen des Jahres 1936, und die USA und England waren damals nicht in der Lage, genügend Germanin oder Atebrin herzustellen, obwohl die deutschen Patente enteignet und die Formeln längst bekannt waren. Atebrin war das einzige synthetische Malaria-Heilmittel geblieben, das zugleich vorbeugend wirkt, Schutz vor der Seuche bedeutet. Und wie der US-Heeres-Sanitätsinspektor Norman T. Kirk 1946 im »New England Journal of Medicine« berichtete, wurden in den USA 1944 dreieinhalb Milliarden Atebrin-Tabletten zu je 0,1 Gramm hergestellt. Nur diese 350000 Kilo Atebrin aber hielten die amerikanischen Truppen und Schiffsbesatzungen gesund. Es war ein deutsches Heilmittel, das den Amerikanern das Gewinnen des Pazifik-Krieges ermöglichte.

Zwei Fünftel der Menschheit leben in Gebieten, in denen die Malaria-Überträger, die Anopheles-Mücken, gedeihen. Der Weltgesundheitsorganisation zufolge erkrankten noch immer gut 200 Millionen Menschen jährlich an Malaria, sterben jährlich mindestens zwei Millionen an ihr. Es gab jahrelang weitaus zu wenig Atebrin und weitaus zu wenig Arzneimittel überhaupt, und so rafften Seuchen in Afrika und Asien unzählige Menschen dahin, die nicht hätten sterben müssen. Und da starben durch den Arzneimittelmangel, vor allem die ungenügende Sulfonamid-Erzeugung, auch zahllose Deutsche.

Natürlich wurde auf diese Zusammenhänge immer wieder hingewiesen. Aber jahrelang ohne jeden Erfolg, im Gegenteil, immer mehr Ruhrkohle ging ins Ausland.

Glücklicherweise jedoch besitzt Deutschland auch Kohle, die nicht exportiert werden kann, weil sie zur Hälfte und bis zu sechs

Zehnteln aus Wasser besteht: die Braunkohle. Braunkohle ist »junge« Kohle, »nur« etwa 30 bis 60 Millionen Jahre alt gegenüber den 300 bis 400 Millionen Jahren der Steinkohle. Ihr Wärmewert beträgt meist nur ein Fünftel der Steinkohle-Kalorien. Aber sie kann fast immer im Tagebau und mit Hilfe von Maschinen-Giganten gewonnen werden wie den Groß-Schaufelradbaggern des Rheinischen Braunkohlenreviers, deren zwölf Schaufeln jede mehr als dreieinhalb Kubikmeter fassen und die so täglich 220000 Tonnen Abraum oder 110000 Tonnen Kohle bewältigen. Das ergibt eine Schichtleistung von 3000 Tonnen pro Mann statt der sechs Tonnen Rekord-Leistung einer Steinkohlenzeche, und so ist Braunkohlen-Strom der billigste.

Natürlich nur, wenn er an Ort und Stelle erzeugt wird, transportfähig über nennenswerte Strecken hin ist Braunkohle (außer in Brikettform) ihres Wassergehalts wegen nicht, und so hatte Deutschland Braunkohlenstrom. Denn wenn die größten deutschen Vorkommen auch in Mitteldeutschland liegen, so ist auch das Rheinische Braunkohlengebiet etwa 50 Kilometer breit und 90 Kilometer lang, liegen hier 30 bis 90 Meter mächtige Flöze, die beim heutigen Abbau noch für mindestens 650 Jahre reichen. Von den etwa 26 Millionen Tonnen Braunkohle, die 1938 auf der Welt gewonnen wurden, entfielen nicht weniger als 295 Millionen auf Deutschland. Heute sind es in der Ostzone etwa 257 Millionen Tonnen, in der Bundesrepublik **III** Millionen. Und diese »arme« Kohle erwies sich nach 1945 als so lebensrettend wie Deutschlands »arme« Salzgitter-Erze.

Und dies nicht nur unmittelbar dadurch, daß Braunkohle schon vor dem Krieg die Hälfte allen in Deutschland verbrauchten Stroms lieferte, sondern auch mittelbar durch den Strom-Verbund, das z. B. noch heute in den Vereinigten Staaten nicht bestehende Inge Zusammenwirken von Wasserkraft-, Steinkohlen- und Braunkohlenstrom, der ein ständiges Jonglieren mit den vorhandenen 1 nergiemengen ermöglichte, das Abschalten durch die Alliierten sehr erschwerte und für ausfallende Werke das Einspringen anderer ermöglichte.

Bahnbrechend bei dieser typisch deutschen Entwicklung war das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk, dessen Direktor Arthur Koepchen den Begriff »Verbundwirtschaft« schuf und der - allem 1 lohn zum Trotz - 1929 in Herdecke am Oberlauf der Ruhr auch das erste aller Pumpspeicher-Kraftwerke der Welt baute: Mit Kohlestrom wird Wasser in ein hochgelegenes Staubecken gepumpt. Und gehen bei diesem Umweg über die Wasserkraft auch bis zu 40%, der Energie verloren, gepumpt wird mit wertlosem

Nachtstrom und der so für den Spitzenbedarf des Tages »aufbewahrt«.

Gegründet werden sollte das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk bereits 1884, zwei Jahre nachdem *Edison* in New York als erstes öffentliches Elektrizitätswerk der Welt seine über eine Kapazität von 90 Kilowatt verfügende Pearl-Street-Zentrale einrichtete: Die Gemeinde Altenessen beantragte beim Regierungspräsidenten die entsprechende Genehmigung, gab als Zweck »Straßenbeleuchtung« an. Und wurde abgewiesen, weil der Behörde Petroleumlampen ebenso gut und billiger erschienen und sich »verfahrensgemäß die elektrische Beleuchtung . . . nur in umschlossenen Räumen... bewährt.« Aber Essens Oberbürgermeister *Zweigert* gab nicht nach. Es dauerte bis 1898, aber da gründeten sieben Firmen und Banken aus Frankfurt und zwei aus Mülheim und Gelsenkirchen das RWE, wurde als Urzelle des heute kapitalreichsten deutschen Unternehmens auf der Zeche Victoria Matthias (deren Geschäftsführer der damals achtundzwanzigjährige *Hugo Stinnes* war) ein Kesselhaus gebaut, erstmals auf der Welt auf einer Zeche Kohle direkt in Strom verwandelt.

Rasch zeigte sich, daß das viel rentabler ist, als Kohle zu versenden. Zwei Tausend-Kilowatt-Generatoren konnten gekauft werden, die auf der Pariser Weltausstellung des Jahres 1900 Aufsehen erregten, und wie die neuesten technischen Mittel eingesetzt wurden, so war auch die Geschäftspolitik des Unternehmens neuartig, hieß es z. B. im Jahresbericht 1902/03: »Wir betrachten es im Gegensatz zu den meisten Kommunalbetrieben nicht als unsere Aufgabe, unter Ausnutzung unserer Monopolstellung in einzelnen Gemeinden bei geringem Stromabsatz großen Gewinn zu machen, sondern wir gedenken... , den Konsumenten. . . zu den denkbar billigsten Preisen größtmögliche Strommengen zur Verfügung zu stellen . . .« Und das führte zu einmaligen Erfolgen: Innerhalb einer Generation wurde aus der Essener Zentrale, die 2,7 Millionen Kilowattstunden Strom im Jahr absetzte, das größte Elektrizitätsversorgungsunternehmen Europas.

Obwohl das RWE bis 1952 unter alliierter Kontrolle stand, wurde 1965 Strom nach Österreich und in die Schweiz, nach Belgien, Frankreich, Holland und Luxemburg geliefert. Da wurde in der Bundesrepublik zwanzigtausendmal soviel Strom abgesetzt wie im Gründungsjahr, und da standen dem RWE Kraftwerke mit rund 12 Millionen Kilowatt Kapazität zur Verfügung, darunter das von Frimmersdorf als größtes Wärmekraftwerk der Welt: 14 Turbogeneratoren leisten da zwei Millionen Kilowatt. Da besaß das RWE 14000 Kilometer Hochspannungsleitungen,

1 eitungen, die die dreifache Entfernung Europa—Amerika überbrücken. Da wurden 16000 Leute beschäftigt und standen die Aktiven des Unternehmens mit rund acht Milliarden DM zu Buch. Über die Leitungen des RWE aber floß längst nicht nur Steinkohlenstrom: *Hugo Stinnes* und *August Thyssen*, die seit 1902 die beherrschenden Großaktionäre waren, sahen im Stromabsatz eine gewinnbringendere Art, ihre Steinkohle zu verkaufen. Aber sehr bald sahen sie auch, daß der Spitzenbedarf an Energie nur rentabel zu decken war, wenn sie sich mit der »Konkurrenz«, den Wasserkraftwerken am Oberrhein, in Bayern und Vorarlberg, verbündeten. Elektrizität kann bekanntlich nur in geringem Ausmaß gespeichert werden. Die Kraftwerke müssen also für den größten Bedarf genügen, auf die »Spitzen« eingerichtet sein, die durch das 1 ngangsetzen der Industriemotoren, die Stoßzeiten des Verkehrs etc. entstehen. Und dieser Spitzenbedarf fällt nicht überall in die gleiche Zeit; arbeiten zahlreiche Kraftwerke zusammen und tauschen vor allem Wärmekraftwerke und Wasserkraftwerke (deren Kapazität von den Jahreszeiten abhängt) ihre Überschüsse aus, so können Milliarden an Investitionen gespart werden.

1)ennoch war der Kapitalbedarf des RWE so groß, daß Privatleute als Aktionäre auf die Dauer nicht genügten. Im Juli 1905 erwarben die Städte Essen, Mülheim und Gelsenkirchen Anteile (lcs RWE und entsandten ihre Oberbürgermeister in den Aufsichtsrat: Erzeuger und Abnehmer saßen so am gleichen Tisch. Bis 1914 schlossen sich dem Werk weitere 18 Städte und Kreise an, und immer mehr wurde das RWE so ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen, kam es hier - wiederum erstmals auf der Welt - zur reibungslosen Zusammenarbeit zwischen Privatkapital und Öffentlicher Hand. Da sind heute die mehr als 10 Millionen Kunden des RWE, auch wenn sie nicht Aktionäre sind, durch niedrigere Tarife und durch Steuereinsparungen am Gewinn beteiligt.

1 immer weniger Gemeinden bauten also eigene Elektrizitätswerke. Das RWE wuchs noch rascher als bisher. Und kam so schließlich auch mit Steinkohle alleine nicht mehr aus, verstromte auch mehr und mehr Braunkohle, denn der im Juni 1919 in Kraft getretene Vertrag von Versailles kostete Deutschland durch den Verlust des Saarlandes und Oberschlesiens nicht nur 28¹, seiner Steinkohlenförderung, sondern schrieb Ruhrkohlen-Reparationslieferungen vor, die Steinkohle bereits 1919 fast so knapp wie nach 1945 machten. 150 000 zusätzliche Bergleute wurden gesucht. Und da 1 ic sich nicht fanden, war bald auch die Stein- und Braunkohlenkonkurrenz überwunden, wurde auch hier ein Bündnis geschlossen. Heute gehört die Rheinische Braunkohlenbergwerke AG zu

fast 100% dem RWE und gewinnt mehr als acht Zehntel aller Braunkohle der Bundesrepublik, setzt mehr als eine Milliarde DM jährlich um - und hat mit einem innerbetrieblichen Transportaufkommen von fast 400 Millionen Tonnen ein weit höheres als die Bundesbahn (die allerdings durch ihre hundertfache Gleislänge eine zwanzigfach höhere Transportleistung vollbringt). Bald wird zum Wasserkraft-, Braunkohle- und Steinkohle-Strom auch Atomstrom treten, denn 1963 begann der Bau eines Kernkraftwerkes in Gundremmingen an der Donau, für das das RWE rund 350 Millionen DM ausgibt.

Insgesamt investierte das RWE in den ersten 15 Jahren nach der Währungsumstellung rund sechs Milliarden Mark - und zahlte doch kaum je weniger als 14%, Dividende. Und schon 1949 wurde mehr Strom erzeugt als vor dem Krieg, denn wenn Deutschlands Kraftwerke auch schwere Bombenschäden erlitten, Totalausfälle gab es nur wenige und repariert und erweitert wurde in einem Tempo, das niemand für möglich gehalten hatte: Ehe es durch Frimmersdorf überholt wurde, war das RWE-Werk von Knapsack bei Köln, das Goldenbergwerk, das größte Deutschlands. Das stammte aus einer Zeit niedriger Dampfdrücke und Temperaturen, kleiner Kessel und Generatoren. Es wurde im Krieg hart angeschlagen, reichte schon vor dem Krieg nicht mehr und mußte ausgebaut und modernisiert werden. Aber wie, ohne es stillzulegen und in den Jahren größten Strommangels die westdeutsche Kraftwerkskapazität um eine Million Kilowatt zu verringern? Eine »typisch deutsche« Ingenieurlösung wurde gefunden: Das alte Goldenbergwerk blieb im wesentlichen wie es war. Aber man setzte die denkbar modernste thermische Kraftanlage davor, ein Werk mit 100-Megawatt-Generatoren und Kathedralen ähnlichen Kesseln, das hochgespannten Heißdampf verwendet. Und der Abdampf dieses »Vorschaltwerkes«, sein Dampf-»Abfall« sozusagen, speist nun das alte Niederdruckwerk.

Eine »einfache« Idee. Aber man mußte sie haben. Und auf der ganzen, weiten Welt kamen nur die RWE-Ingenieure darauf. Und die leisteten auch sonst allerhand. Die erfanden z. B. ein neues Beton-Verschallungssystem, und so wurde bei Knapsack der größte Kühlturm Europas, ein Riese von 52 Meter Höhe, binnen 2 Tagen gebaut. Das ganze »Vorschaltwerk« wurde binnen 2 Monaten fertig. Hier steht der lange größte Dampfkessel der Welt, der stündlich 400 Tonnen - 400000 Kilo - Dampf liefert. Ein Inferno von Braunkohlenhitze bringt da in 160 Kilometern Stahlrohr Wasser unter so hohem Druck zum Sieden, daß es nicht schon bei 100 Grad, sondern erst bei 510 verdampft. Diese 6 Kilometer

Kesselrohre füllten 60 Eisenbahnwaggons. 240 Waggons mit Stahlgerüsten, Leitern und Plattformen, Luft- und Gasleitungen, Kohlenmühlen und Brennern mußten hinzukommen, und die zu beschaffen war eine noch größere Leistung als die der Konstrukteure. Aber sie wurden beschafft. Und in diesem einen Kessel wird nun mehr Wasser verdampft, als in New York und Chicago zusammen getrunken wird.

Ähnliche und noch größere Kessel entstanden inzwischen in Deutschland über ein Dutzend. Da ist nun in Herne auch ein Steinkohlenkraftwerk in Bau, dessen Kessel 67 Meter hoch ist, so hoch wie ein Haus von 20 Stockwerken, dessen Schornstein 190 Meter mißt und dessen Elektrofilter täglich 350 Tonnen Staub abfangen. Stündlich 140 Tonnen Kohle werden da von Turbogeneratoren mit 600 Megawatt Leistung in Strom verwandelt. Da entstanden auch neue Wasserkraftwerke, und so wurden 1964 in das öffentliche Netz der Bundesrepublik 152 Milliarden kWh Strom eingespeist, rund 2 600 kWh pro Kopf statt 70 des Jahres 1938 und der 4,4 des Jahres 1900. Der deutsche Gesamtstromverbrauch betrug 1964 fast 166 Milliarden Kilowattstunden statt der 1 Milliarden des Jahres 1914.

Aber auch diese nur 1 Milliarden waren mehr als doppelt soviel als damals den 400 Millionen Einwohnern Britisch-Indiens zur Verfügung standen. Das war das Vierfache der heutigen Stromerzeugung Pakistans und das Achtfache der heutigen Stromerzeugung Indonesiens, das fast doppelt so viele Einwohner wie Westdeutschland zählt. Deutschlands Stromversorgung brach nie zusammen und betrug bereits 1947 wieder 26,6, im Jahr darauf 31 Milliarden kWh. Während des Krieges war die deutsche Kraftwerkskapazität fast verdoppelt worden, nur ein Zehntel fiel durch Kriegseinwirkungen aus. Die meisten Werke liefen zwar 4570 Stunden im Jahr, wurden so beansprucht, daß nur fast übermenschliche Anstrengungen des Wartungspersonals sie in Gang hielten. Aber sie liefen, bewiesen erneut, was deutsche Wertarbeit bedeutet. Denn in Hagen in Westfalen z. B. arbeitete das Kommunale Elektrizitätswerk Mark AG mit einer 20 000-kW-Dampfurbogruppe, die die Mannheimer Brown, Boveri & Cie. AG als damals größte der Welt bereits im Jahre 1914 lieferte. Und dieser Maschinensatz ist heute noch im Einsatz, lieferte in 50 Jahren 1 Jauerbetrieb 157 200 Stunden Strom, ohne je auszufallen.

Sechs Zehntel allen Stroms aber verbraucht in Deutschland die Industrie. Ein Hüttenwerk wie Phoenix-Rheinrohr in Düsseldorf setzt etwa 1,3 Milliarden kWh jährlich ein, weit mehr, als z. B. die Stadtwerke München abgeben. Allein die Chemischen Werke

Marl-Hüls verbrauchen - vor allem für ihre Lichtbogenöfen - jährlich etwa 2,8 Milliarden kWh, kaum weniger als Hamburg; und jedes der drei IG-Farben-Nachfolgewerke benötigt über 4 Milliarden kWh.

Besonders die chemische Industrie Deutschlands litt nach dem Krieg unter Kohlenmangel. Aber wenn auch bei weitem damals nicht genug, Strom bekam sie. Denn an den gleichen Hochspannungsleitungen wie sie hingen auch Werke in Frankreich, in der Schweiz, in Luxemburg und Belgien. Und die chemischen Fabriken bekamen auch Gas, denn auch den Gas-Verbund konnten die Alliierten nicht zerstören, wenn sie nicht das gesamte Wirtschaftsleben zum Erliegen bringen wollten. Denn Gas und Koks sind Koppelprodukte. Ganz abgesehen davon, daß die Zahl der Besatzungsangehörigen mit ihren Familien Mitte 1946 in den Westzonen etwa 700000 betrug. Es kam im Durchschnitt also ein Besatzer auf 56 Deutsche. Und wollten Amerikaner, Engländer und Franzosen mit Gas kochen, so mußten sie die Ferngasleitungen in Betrieb halten, mußten sie auch die Versorgung der Deutschen tolerieren, denn eines hing hier vom andern ab.

»Verbund« aber ist nicht nur eine Rationalisierungsmaßnahme. Das ist, wie gesagt, die Folge einer besonderen Wirtschaftsethik, wie es sie vor allem in den Vereinigten Staaten auch heute nur ganz vereinzelt gibt und wie sie sich leider auch im Verdrängungswettbewerb der angloamerikanischen Öl-Trusts gegen die europäische Kohle nicht auswirkt. In Deutschland dagegen trägt sie schon lange Früchte: Westdeutschlands Steinkohlenförderung beträgt jetzt etwa 142 Millionen Tonnen im Jahr, und das ist knapp ein Zwanzigstel der Weltförderung.

Aber in der Kokserzeugung steht die Bundesrepublik mit etwa 44 Millionen Tonnen gleich hinter den USA, die nur um 10 Millionen Tonnen mehr gewinnen, und der Sowjetunion, die als größter Produzent der Erde nur 20 Millionen mehr erzeugt. Die 44 Millionen Tonnen Koks der Bundesrepublik aber machen ein Siebentel der Welt-Kokserzeugung aus. Schon 1937 wurden in Deutschland 36%, der gesamten Kohlenförderung verkocht gegen einen Weltdurchschnitt von damals nur 15%, und das war ein entscheidender Vorsprung. Denn beim Verkokten von Kohle fallen nicht nur riesige Gasmengen an, sondern pro Tonne auch etwa 30 Kilo Teer und achteinhalb Kilo Rohbenzol.

1964 wurden in der Bundesrepublik als Nebenprodukte der Koks-

erzeugung 1,7 Millionen Tonnen Rohteer, eine halbe Million Tonnen Rohbenzol, 104000 Tonnen Reinstickstoff und fast 20 Milliarden Kubikmeter Gas gewonnen, und diese »Kohlenwertstoffe« sind nicht nur unmittelbar bereits rund zwei Milliarden DM wert, sondern werden weiterverarbeitet und bringen so mindestens zwanzig Milliarden ins Rollen.

Kokereibenzol z. B. wurde erstmals 1887 von Franz Brunk auf der Zeche Kaiserstuhl bei Dortmund gewonnen. 1898 kam es zum »Benzol-Verband« des deutschen Kohlenbergbaus, durch den der Uenzolpreis von 24 Mark pro Kilo auf 20 Pfennig sank. Schon im 1. Weltkrieg konnte so Benzol nicht nur als Chemie-Rohstoff, sondern auch als klopfester Motor-Treibstoff verwendet werden, und seit 1924 erschien es, mit Benzin vermischt, als ARAL auf dem Markt. 1964 erzielte die ARAL AG in Bochum, die nun in der Bundesrepublik und West-Berlin rund 6500 und im Ausland rund 2300 Tankstellen betreibt, 3,3 Milliarden DM Umsatz - und da überstieg die Welt-Benzolgewinnung dank der deutschen Pionierarbeiten 7 Millionen Tonnen.

Und noch weit wichtiger ist, daß Koks ebenso Kohlenstoff ist wie Graphit oder Diamanten, Druckerschwärze oder das Farbband-Schwarz unserer Schreibmaschinen. Kohlenstoff-Atome binden sich leicht aneinander, und sie binden sich leicht an andere Atome, und so brennt Koks bekanntlich, bindet er aber auch den Sauerstoff der Eisenerze und setzt so das Eisen frei. Der Koks-Kohlenstoff verbindet sich mit dem Sauerstoff von Wasserdampf und setzt so Wasserstoff frei, ermöglicht die Kohlehydrierung wie die Luftstickstoffbindung, verwandelt sich dabei selber in Kohlenstaub, die wieder das Ausgangsprodukt zahlreicher anderer Stoffe bildet. Und so allianzfreudig ist der Kohlenstoff, daß man statt etwa 3000 im Jahre 1860 heute fast eine halbe Million seiner Verbindungen kennt.

Nur ein kleiner Teil dieser Kohlenstoffverbindungen kommt in der Natur vor, und nur ein kleiner Teil ist wirtschaftlich »interessant«, wurde von den Chemikern nicht nur erzeugt und auf Verwendungsmöglichkeiten untersucht, sondern regelmäßig produziert. Aber immerhin neuntausend im Handel befindliche Chemikalien haben Kohle zum Ausgangsstoff, darunter viele unentbehrliche. Und sollten die nach 1945 gewonnen werden, mußte wie der Kohle-Stahl-Verband auch der Kohle-Chemie-Verband erhalten bleiben.

1860 es zu dem kam, vergingen Jahrhunderte. Aber Deutschland schritt als erstes Land der Welt diesen Weg, und das wurde einer der wesentlichsten Wiederaufstiegsfaktoren, zeigt zugleich,

wie untrennbar die Leistungen der Vergangenheit und der Gegenwart zusammenhängen und wie sie die Zukunft bestimmen.

Daß Kohle nicht nur selber brennt, sondern, unter Luftabschluß erhitzt, ein brennbares Gas und verschiedene Destillationsprodukte liefert, wußte zwar schon der aus Speyer stammende Arzt, Volkswirt und Chemiker Johann Joachim *Becher* im Jahre 1680. Aber der Bergbau förderte Kohle als Brennstoff. Und auch als Koks erzeugt wurde, geschah das nur, um Kohle statt Holz als Brennstoff auch für die Erzverhüttung brauchbar zu machen, ihr vor allem den lästigen Schwefel zu entziehen. Und so hieß das Verkoken lange »Abschwefeln«.

Die ersten Koksöfen wurden nach dem Vorbild der Holzkohlenmeiler gebaut. Sie wurden verbessert, blieben aber nach wie vor offen, das beim Verkoken entstehende Gas entwich ebenso ungenutzt in die Luft wie alle anderen Kohlenwertstoffe. Und als man mit Kienspänen und Tranfunzeln nicht länger zufrieden war und Kerzen immer teurer wurden, da wurde nicht etwa das Gas der Koksöfen aufgefangen, wurden vielmehr extra »Gasanstalten« gebaut, um mit eigens erzeugtem Gas die Städte zu beleuchten. Was, als ein Mitarbeiter Watts, der Schotte William *Murdoch*, das 1792 vorschlug, Napoleon 1. so grotesk erschien wie dem Dichter Walter Scott, denn das hieß doch »Städte mit Rauch beleuchten wollen«. Aber es geschah. Denn hatte Murdoch sein Gas zuerst in Behältern verkauft (wie ja auch heute Propan oder Butangas in Behältern geliefert wird), so hatte er rasch - und als erster - den Vorteil des Energie- statt Energieträger-Transportes erkannt und sein Gas mit Hilfe von Kompressoren über ein Rohrleitungs-System verteilt.

Dadurch war es 1814 zur Gas-Straßenbeleuchtung Londons gekommen. Damit war aber auch eine an Bequemlichkeit nicht zu übertreffende Einkaufsmöglichkeit geschaffen, denn nun drehte man einen Hahn auf und wurde beliefert. Da brauchte man selber keine Vorräte mehr anzulegen, sicherte man sich durch eine Fingerbewegung die Dienste einer großen Fabrik und eines Heeres unsichtbarer Diener.

Heute gilt das als so selbstverständlich wie Lichtschalter und Wasserhähne. Aber vor Murdoch gab es das nicht - und die logische Weiterführung seiner Gedanken ließ weitere drei Generationen lang auf sich warten. Zwar waren bald in allen Großstädten Gasleitungen verlegt worden. 1818 z. B. in Wien, 1826 in Berlin und Hannover. Aber über ein Jahrhundert lang blieb es bei diesen lokalen Versorgungsnetzen. In der Bundesrepublik liegen

heute rund 76000 Kilometer Gasrohre. Aber Hochdruckleitungen für den Ferngas-Transport gab es bis 1928 - bis zu denen, die die zwei Jahre zuvor durch die deutschen Zechen gegründete Ruhrgas AG verlegte - auch hier praktisch keine und damit keinerlei Gasverbund. Da war es damals im intensivst wirtschaftenden Industriegebiet Europas nicht anders als heute in den Wüstengebieten des Nahen Ostens.

Nachts auf dem Flugplatz von Kuwait anzukommen, ist ein unvergeßliches Erlebnis: Die Wüste scheint zu brennen. Man glaubt in die Hölle zu blicken, zahllose Riesenfackeln tauchen die Ebene in grellweißes Licht, und die Dörfer Shaiba und Fantas wirken wie in Flammen stehend. Das Erdöl Kuwaits nämlich, das dieses Scheichtum am äußersten Ende des Persischen Golfes reich und berühmt machte, ist »jung«, steigt durch den Gasdruck selber an die Erdoberfläche. Dieser Gasdruck ist so hoch, daß Öl und Gas sich vermischen, riesige Separator-Anlagen gebaut werden mußten - und die verbrennen das Erdgas, »fackeln es ab«, weil nur ein winziger Bruchteil zur Meerwasser-Entsalzung verwendet wird und es Industrien in weitem Umkreis nicht gibt. Täglich wird heute in Kuwait mehr Gas abgefackelt als alle Kokereien der Ruhr zusammengenommen erzeugen, und ähnlich ist es auf allen Ölfeldern des Nahen Ostens: Eine ungeheure Verschwendung unwiederbringlicher Energie, Raubbau übelster Art, denn längst hätten Erdgasleitungen in die Verbrauchergebiete gebaut werden können. Aber auch eine Fahrt durch das Ruhrgebiet war bis 1928 noch äußerst »romantisch«, auch da erhellten Fackeln die Nacht, denn auch das Kokereigas wurde »abgefackelt«. Alle Zechen und alle Hüttenwerke verbrauchten zwar Koksgas, aber ebenfalls nur einen Bruchteil des anfallenden, und die umliegenden Städte hatten alle ihre eigenen »Gasanstalten«, und die waren zuerst dagewesen. Diese »unabhängigen«, meist in Gemeindebesitz befindlichen Gaswerke, von denen es 1930 noch mehr als tausend in Deutschland gab, wehrten sich gegen das Zechengas, und so kostete es nicht nur sehr viel Geld, sondern noch mehr diplomatisches Geschick, ehe es zu einer »Verbrauchsmischung« kam. Aber aus den ersten 298 Kilometern Ferngasleitungen der Ruhrgas AG wurden binnen drei Jahrzehnten 2300 Kilometer, Leitungen, die der Entfernung Essen Lissabon entsprechen.

Gas dient heute in Deutschland viertausend industriellen Zwecken, denn es ist eine überaus einfach zu kontrollierende Wärmequelle, liefert sowohl sechs Meter lange Flammen wie Flammen von der Größe einer Bleistiftspitze - und jeder Kubikmeter Gas leistet,

was fünf Schwerarbeiter während eines Tages durch ihre Muskelkraft zu leisten vermöchten. Die Nutzung des Kokereigas bedeutete also riesige, zusätzliche Heere »Eiserner Sklaven«, erneut einen gewaltigen Vorsprung der deutschen Wirtschaft. Es bedeutete natürlich auch zusätzliche Einnahmen der Zechen, am entscheidendsten aber war, daß durch die deutschen Ferngasleitungen, die die ersten Europas waren, zugleich auch eine neue Kräftekombination, der Kohle-Chemie-Verbund, zustande kam: Wie die Kokereien mit dem Gichtgas der Hochöfen beheizt worden waren und wie sich längst Kohle-Elektrizität und Wasserkraft-Strom ergänzten, so wurde nun Kokereigas den Stickstoffwerken zugeleitet, die ihm den Wasserstoff entnahmen, diesen Wasserstoff mit Luftstickstoff zu Mineraldünger verbanden und das »Rest-Gas« - das zu 60%, aus Methan besteht - zurück an die Kokereien und Hüttenwerke lieferten, die ihre Koksöfen und Glühöfen damit beheizten. An die gleichen Leitungen, die nun von Aachen bis Peine und von Rheine und Osnabrück bis Worms und Speyer Haushalte versorgten, wurden Kautschuk-Synthesewerke wie Marl-Hüls und Hydrierwerke wie Scholven angeschlossen. Zwischen 1860 und 1960 stieg Deutschlands Gasverbrauch von 45 Millionen Kubikmetern auf 27,8 Milliarden, auf das Fünfhundertfache also. Aber wichtiger war die Art, wie dieses Gas nun genutzt wurde: Mehr und mehr wurde es nun chemisch veredelt und so in seinem Wert vervielfacht.

Und diese Entwicklung hatten auch die Sieger nicht rückgängig machen können: Sie waren an dieser Produktion interessiert, an jener nicht. Aber sie sahen sich einer Symbiose gegenüber, dem Zusammenleben der verschiedenartigsten Organismen, die zugrunde gehen, wenn man sie auseinanderreißt. Sie mußten sich schließlich dem »Zwang der Notwendigkeit« fügen, konnten auf die Dauer ihre Produktionsverbote und Produktionsbeschränkungen nicht aufrechterhalten: Die Stickstoff-Synthese war Deutschland, wie gesagt, verboten worden wie alle Rohstoff-Synthesen. Aber bald sahen die Besitzer, wie teuer es sie zu stehen kam, daß die deutschen Ernten immer geringer wurden. Trotz der Hungerrationen mußte in die drei Westzonen 1946 für 470 Millionen \$ mehr eingeführt werden als ausgeführt werden konnte. Da stieg der Passiv-Saldo 1947 auf rund 600, 1948 auf 900 und 1949 auf 1000 Millionen Dollar. Wie Getreide und Mehl mußten Treibstoffe importiert werden, denn ohne die war die Kohlenförderung sowenig wie die andwirtschaftliche Produktion aufrechtzuerhalten, und Autos brauchen bekanntlich auch Reifen. Und so wurde »vorläufig« der Betrieb einzelner Stick-

stoff-, Treibstoff- und Kunsterzeugnisse gestattet. Da blieben die zwar auf der Demontageliste, aber da auch die Demontage Zeit brauchte.

Daß sie sehr viel Zeit erforderte, dafür aber sorgten Leute wie Heinrich Kost, der Chef der 1947 gegründeten »Deutschen Kohlenbergbau-Leitung« oder DKBL, die der Alliierten Anordnung Nr. 112 zufolge »der Militärregierung für den leistungsfähigen Betrieb ... des Steinkohlen- und Braunkohlenbergbaus sowie der dazugehörenden Hilfsindustrien und Interessen verantwortlich ...« war und die deutsche Kohlenförderung derart zu steigern hatte, »daß sie vor allem dem alliierten Bedarf, in zweiter Linie den Bedürfnissen der deutschen Verkehrs- und Energiewirtschaft, der lebenswichtigen Industrien und schließlich der Haushaltungen« gerecht wurde.

Durch einen Beirat von sechs Unternehmern und sechs Gewerkschaftsvertretern unterstützt, tat das Dr.-Ing. Kost - ehemals »Fleischer mit der Rose«, weil er kaum je ohne Blume im Knopfloch zu sehen war - auf seine Art. 1890 in Betzdorf an der Sieg geboren, hatte Kost seine Jugend in Essen verlebt, wo sein Vater Generaldirektor bei der Bergwerks AG »Nordstern« war. Im Ersten Weltkrieg mit beiden Eisernen Kreuzen ausgezeichnet, wurde er 1921 als Bergassessor Staatsbeamter, vier Jahre später Zechendirektor und schon als Einundvierzigjähriger Leiter der (14 Familien Haniel gehörenden) Gewerkschaften Rheinpreußen und Neumühl, eines der bedeutendsten Bergbauunternehmen Deutschlands.

In kurzer Zeit machte Kost »Rheinpreußen« zur ergiebigsten aller Zechen. Und zwar, weil er einer der ersten war, die radikal mechanisierten und die Bedeutung der Kohlenwertstoffe im Zeitalter der Chemie richtig einschätzten. Kost gewann als erster im Revier Benzin aus Kohle. Er baute schon 1936-38 ein Fischer-Tropsch-Werk in Meerbeck, im Jahr darauf ein Werk zur Gewinnung technischer Alkohole aus Kohle. Kost schuf die Chemischen Werke Homberg, die synthetische Schmieröle erzeugten, eine Schmierfettfabrik und anderes. Er baute ein eigenes Tankstellen-Netz auf und gewann für seine Laboratorien und Versuchsbetriebe hervorragende Wissenschaftler.

Mit den Nationalsozialisten vertrat Kost sich nicht. Er wurde im April 1934 verhaftet, weil er sich gegen den Betriebszellen-Obmann wandte, und erneut 1944, weil er mit der Widerstandsbewegung in Verbindung stand. Nur durch einen Zufall wurde er nicht hingerichtet, aber, kaum dem Gefängnis entkommen, von den Amerikanern erneut eingesperrt, weil sie seine Bergmanns-

montur, die er zu einem Begräbnis angelegt hatte, für eine SS-Uniform hielten.

Kost war ein eminenter Fachmann, setzte sich so bei den Fachleuten der »North German Coal Control« und der »Combined Coal Control Group«, zu denen z. B. heute im britischen »National Coal Board« führende Leute wie G. W. Hembr oder H. E. Collins gehörten, rasch durch. Die ließen Kost weitgehend freie Hand, und so zögerte der die Demontage der Synthesewerke immer wieder hinaus, und als die Deutsche Kohlenbergbau-Leitung im Sommer 1953 in Liquidation trat, hatte der Ruhrbergbau die schwerste Zeit hinter sich. Da war die Koksgewinnung und die Gaserzeugung höher als vor dem Krieg, lieferten die Zechenkraftwerke doppelt soviel Strom wie 1938. Und heute ist der Ruhrbergbau der größte Stickstoff-Exporteur der Welt, sind Werks Geschichten wie die der »Ruhrchemie« typisch.

Als Gemeinschaftsgründung der Zechen entstanden, die keine eigenen Chemieinteressen besaßen, baute die »Ruhrchemie AG Oberhausen-Holt« 1928 am Nordwestrand des Reviers binnen 54 Wochen ein Werk, das durch eine 12 Kilometer lange Leitung Kokereigas der Gute-Hoffnungs-Hütte bezog und daraus Ammoniak herstellte. Die Produktion ermöglichte das Forschen. Neuartige Frostschutz- und Lösemittel wurden entwickelt, 1934 mit dem Kaiser-Wilhelm-Institut für Kohleforschung in Mülheim ein Lizenzvertrag für die Fischer-Tropsch-Synthese geschlossen und dieses Kohleverflüssigungsverfahren technisch reif gemacht. Als Schwestergesellschaft wurde mit 15 Millionen Mark Kapital die »Ruhrbenzin AG« gegründet, die 1936 ihren ersten Treibstoff verkaufte, im Jahr darauf auch hochwertige Schmieröle aus Kohle herzustellen begann. 1943 arbeiteten in Sterkrade-Holt 8000 Leute, waren hier insgesamt 170 Millionen Mark investiert.

Und ein Jahr später hatten Luftangriffe, die zusammen fünf Stunden dauerten, vernichtet, was in 15 Jahren aufgebaut worden war. Da sausten, zuerst nur aus dem Nachthimmel, bald aber auch am hellen Tage, über 4000 Bomben auf die Werksanlagen nieder. Aus raffiniert ausgedachter Ordnung wurde ein sinnloses Trümmergewirr. Grabesstille lag seit dem 21. Januar 1945 über dem Fabrikgelände, alle Brücken waren gesprengt, nur wer genau Weg und Steg kannte, vermochte den Trümmerhaufen zu finden. Aber die Sieger fanden ihn, besetzten am 27. März das Werk.

Sie erlaubten im Sommer die ersten Aufräumarbeiten. Erteilten im November 1945 einen »vorläufigen Permit« für die Stick-

stoffherzeugung. Ein von der Deutschen Bank in Essen geführtes Konsortium ließ der Ruhrchemie 14 Millionen Mark, obwohl sie auf der Demontagelliste stand. Und bald wurde die bisherige Höchstproduktion von 47000 Tonnen Reinstickstoff weit übertroffen, denn die Belegschaft war zurückgekehrt, wenn meist auch in Lumpen und unterernährt und nicht selten krank. Da standen Männer an den Reglern, die auch im ärgsten Bombenhagel ihren Posten nicht verlassen, sondern unerschütterte in der richtigen Reihenfolge die Anlagen abgestellt und so weiteres Unglück verhindert hatten. Und das waren wahre »Helden der Arbeit«, denn in einem Synthesewerk bedeutet ein Luftangriff noch etwas ganz anderes als in anderen Fabriken; die chemische Industrie arbeitet mit Säuren, von denen ein paar kleine Spritzer Blindwerden bedeuten, und in einem Nitrierbetrieb z. B. machen schon Temperaturunterschiede von nur einem oder zwei Grad den Unterschied zwischen dem »normalen Prozeß« und einer Explosion aus. Die »Fahrer«, die Leute, die hier an den Schaltpulten die chemischen Reaktionen steuern, besitzen nicht nur außergewöhnlich rasche Reaktionen und ein hochentwickeltes Verantwortungsbewußtsein, sondern auch außergewöhnlichen Mut, denn sie traben in einem Röhrenwald, dessen Gefahren ungleich größer sind als die der Tropenwälder. Blitzschnell muß hier das Wetter und die Eingreifens erkannt werden, denn wenn auch nur selten Explosionen zu fürchten sind, in die Millionen gehende Materialunfälle kann es leicht geben. Und welche Kräfte diese Männer bandigen, zeigen schon die armdicken Stahlbolzen und kopfgroßen Achtkantmutter, mit denen die Reaktionstürme befestigt sind.

Die Ruhrchemie-Leute aber verstanden nicht nur ihr Metier, sie wußten auch, daß die 70000 Tonnen Reinstickstoff, die sie nun erzeugten, 300000 Tonnen Handelsdünger bedeuteten und der wieder eine Million Tonnen Getreide oder fünf Millionen Tonnen Kartoffeln mehr, als ohne ihn gewachsen wären. Da gab es nun wieder einen fünf Stock hohen Bau mit Eindampfapparaten und Granulierschnecken und Drehtrommeln, mit Siebwerken und Kühlaggregaten, und von da ging 1950 auch der erste Stickstoff wieder ins Ausland, nach Ägypten und Venezuela, in die Türkei und zu den Bananenpflanzern der Kanarischen Inseln.

Während in Holt wieder aufgebaut wurde, wurde aber auch gleichzeitig demontiert: 1948 die Anlagen zur Erzeugung synthetischer Schmieröle und der Großteil der Anlagen zur Löse- und Waschmittelherstellung. 1949 sollte die ganze

Fischer-Tropsch-Anlage verschwinden. Aber da stand die Belegschaft geschlossen auf. Da kam es hier wie anderswo zu der bereits geschilderten Selbsthilfe der Arbeiter. Erneut besetzten britische Truppen die Werksanlagen. Aber schließlich wurde die Demontage doch eingestellt, die Verwendung der Fischer-Tropsch-Einrichtungen zur Rohölverarbeitung gestattet.

Und längst hatte die Ruhrchemie inzwischen auch ihre Laboratorien wiederaufgebaut und besser denn je besetzt und eingerichtet. Zwar war ihr wie allen chemischen Fabriken und wie der deutschen Gesamtwirtschaft Forschen und Entwickeln streng verboten. Aber wenn neben den Routinearbeiten unauffällig dieser oder jener Idee nachgegangen wurde, so merkten das die Kontrolloffiziere nicht immer. Und so wurde der teure Kobalt-Katalysator der Fischer-Tropsch-Synthese durch einen neuen Eisen-Katalysator ersetzt und in den Anlagen der Krupp-Kohlechemie in Wanne-Eickel seit 1952 erprobt. Dort gab es nur alte Öfen. Aber ein völlig neuer Typ wurde von der Ruhrchemie auf der Kuhlmann-Anlage in Harnes in Nordfrankreich errichtet, und lieferte ein Fischer-Tropsch-Ofen vor dem Krieg zwei Tonnen Produkte pro Tag, so hier nun über 50 Tonnen. Zehn Meter hoch, entstanden solche Öfen auch in einem Betrieb unweit Johannesburgs in Südafrika.

Nach dem Zusammenbruch mußte in Sterkrade-Holten aus der Erinnerung gearbeitet werden, mit Hilfe halbverkohelter Notizen und kümmerlicher Planreste. Was an Unterlagen nicht zerstört war, hatten die Alliierten hier wie überall beschlagnahmt. Sie hatten auch alles Erdenkliche fotografiert, aber da meinte ein Chemiker: »Regt euch nicht auf! Was wir selber noch nicht wissen, können die auch nicht photokopieren!« Und das erwies sich als die zukunftsträchtigste Wahrheit. Denn wie bei den Chemikern war es bei den Schlossern und Elektrikern. Auch die hatten nicht nur geschickte Hände, sondern Ideen. Sie machten diesen und jenen Verbesserungsvorschlag, und schließlich stand hier ein neues, nicht ein wiederaufgebautes Werk. Da gab es nun neben der Kokereigas-Leitung auch eine 13 km lange Erdölleitung zum Hafen Duisburg, und die Raffinerie, die die Ruhrchemie baute, arbeitete nicht wie alle andern. Und da gab es hier nun auch einen Kohle-Öl-Verbund. Ähnlich war es überall.

Kohle und Kalk im Lichtbogenofen zusammengeschmolzen, geben Kalziumkarbid. Die erste volle Tonne Kalziumkarbid auf der Welt wurde 1894 erzeugt. Aber bei Ausbruch des Zweiten

Weltkrieges waren es 3 Millionen Tonnen, und Deutschland lieferte davon vier Zehntel. Kalziumkarbid mit Wasser gibt Azetylen -und Azetylen liefert heute Tausende wichtiger Chemikalien, Synthesekautschuk ebenso wie Kunststoffe und Synthesefasern. Aus Kalziumkarbid wird auch großindustriell Kalkstickstoff gewonnen, ein wichtiges Düngemittel, und die erste Fabrik auf der Welt, die das tat, war die zur IG-Farben (und zu den Farbwerken Hoechst) gehörende Knapsack-Griesheim AG irt Knapsack bei Köln. Das war 1907 gewesen, und da beschäftigte sie 60 Mann. Bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges waren es 2230 - plus der unsichtbaren »Eisernen Sklaven«, die in Form des vom Goldenbergwerk gelieferten Stromes hier tätig waren, die Lichtbogenöfen auf 2000 bis 2200 Grad hielten und alle Maschinen des Werkes trieben. Eine Milliarde Kilowattstunden jährlich verbrauchte Knapsack. Und das entspricht, wie bereits vorgerechnet, einem Muskelarbeiter-Heer von zehn Millionen.

1) Durch einen Luftangriff waren am 28. Oktober 1944 acht Zehntel des Werkes Knapsack in Trümmer gelegt worden. Aber das Goldenbergwerk blieb erhalten, und so hatte es Sinn, die Blindgänger zu entschärfen. Da wurde in unglaublich kurzer Zeit in Knapsack aufgeräumt und erneut Kalkstickstoff produziert, denn (la halfen hier jedem der 400 Menschen aus Fleisch und Blut, die sich 1946 wieder zusammenfanden, 25 000 »Unsichtbare«. Diese »Unsichtbaren« konnten die Sieger nicht hinter Stacheldraht setzen, die konnten sie nicht aushungern und die erwiesen sich hier in Gestalt von Braunkohle-Strom nicht minder als Retter wie bei der Ruhrchemie das Koksgas.

Schon der Kalkstickstoff, den Knapsack produzierte, war wichtig genug. Aber noch weit wichtiger war das Werk - und all die anderen Stickstoffwerke, Benzol-Raffinerien, Teer-Destillationen und was es sonst an deutschen »Kohlenwertstoff«-Werken gab - als Zulieferer der weiterverarbeitenden Chemie. Denn keine andere Industrie ist ja so ausgesprochen eine Intelligenz-Industrie wie die. Deutschlands Wiederhochkommen war in fast allem ein Sieg des Geistes über die pure Macht und über alle materiellen Widrigkeiten. So gut wie alle Industrien sind heute »Intelligenz-Industrien«, leben mehr von Wissen und Erfahrung als von den Rohstoffen, die sie verarbeiten. Die Chemie aber verarbeitet nicht nur Ausgangsstoffe, sondern schafft sie auch. Chemische Fabriken tellen heute 600 bis 12000 Produkte her, können aber Hunderttausende verschiedene Einzelerzeugnisse herstellen, denn sie haben nicht wie alle andern eine festumrissene, durch ihre Rohstoffe wie die herzustellenden Güter festgelegte Aufgabe, sondern eine

allgemeine und damit praktisch unbeschränkte: Die Chemie soll beschaffen, was es in der Natur nicht gibt. Oder was die Natur nicht in technisch brauchbarer Form bietet. Oder in so geringen Mengen, daß es zu teuer ist.

Die Chemie wandelt die Stoffe. Sie fügt die Elemente neu zusammen. Und dazu gibt es unzählige Möglichkeiten: wenn vor dem Zweiten Weltkrieg z. B. nur etwa ein Dutzend der chemischen Elemente in der Groß-Chemie vertreten war, so sind heute mehr als 90 wirtschaftlich wichtig und dazu fast alle ihrer 300 Isotopen.

Ist die chemische Industrie eine Grundstoff-Industrie, die aus Steinsalz Soda, aus Gips Schwefelsäure, aus Kalk und Kohle Kalziumkarbid oder aus Luft und Wasser Stickstoff herstellt, so ist sie aber zugleich auch eine Halbzeug- und Fertigwaren-Industrie, beliefert sie den Letztverbraucher ebenso mit unentbehrlichen Gebrauchsgütern wie sie die Landwirtschaft, das Handwerk und die Industrie beliefert und hier wiederum Betriebe jeder Art und Größe. Chemische Fabriken wie Bayer in Leverkusen liefern heute rund zehntausend Produkte an hunderttausend Kunden und sind dadurch ungleich krisenfester als andere Industrien. Und sie arbeiten rentabler, weil chemische Prozesse kontinuierlich ablaufen. Früher waren Bottiche und Rührwerke für chemische Fabriken charakteristisch. Heute sind es riesige Hochdruckbehälter, Destillationstürme und Rohrleitungen, bei der Badischen Anilin- und Sodafabrik in Ludwigshafen z. B. über 1800 Kilometer. Und die transportieren kontinuierlich. Die sind Tag und Nacht in Betrieb und wie die Reaktionsgefäße zu 100% ihrer Kapazität genutzt. Andere Fabriken sind schon bei 750%, Kapazitätsausnutzung gut ausgelastet. Die arbeiten meist nur 40 der 168 Stunden einer Woche, und so beträgt deren »Produktivitäts-Index« 40×75 gleich 3000, während er in der chemischen Industrie 168×100 gleich 16 800 lautet, also fast sechsmal besser ist. Hier ist natürlich auch die Produktionsausweitung einfacher, denn ein Reaktionsgefäß von 100 Kubikmetern Inhalt kostet nicht zehnmal soviel wie eines von zehn und ist meist mit der gleichen Regleranlage und damit mit dem gleichen Personal zu überwachen.

Es ist also kein Zufall, daß schon 1875 der Produktionswert je Arbeiter in der chemischen Industrie Deutschlands mit damals rund 7500 Mark ungleich höher war als in anderen Fabrikationszweigen. Und daß inzwischen dieser Pro-Kopf-Wert auf über 60 000 Mark stieg. Und es ist auch nicht erstaunlich, daß nur mehr wenige Naturprodukte mit den chemischen konkurrieren können,

denn die Chemie spart Geld, Zeit und Raum: Um z. B. 100 000 Tonnen Naturkautschuk zu erzeugen, müssen etwa 870 Quadratkilometer besten Bodens mit Hevea-Bäumen bepflanzt werden. Liche denen die erste Gummimilch abgezapft werden kann, vergehen acht Jahre. Und diesen Latex zu sammeln, erfordert 65 000 Arbeitskräfte.

Ein gleich leistungsfähiges Werk der Kautschuk-Synthese ist binnen zwei Jahren betriebsfertig zu erstellen. Es braucht nur etwa einen Quadratkilometer Platz und höchstens 1000 Arbeitskräfte. Und darum werden heute auch in den USA drei Viertel Synthese- und nur mehr ein Viertel Naturkautschuk verwendet, betrug hier die Synthesekautschuk-Erzeugung 1964 mehr als 1,8 Millionen Tonnen.

Wird Äthylalkohol aus Kartoffeln gebrannt, so werden für 100 000 Tonnen Alkohol mehr als zwei Millionen Tonnen Kartoffeln gebraucht. Die erforderlichen Felder bedecken 48 Quadratkilometer. Ein Werk wie das von Bayer in Dormagen stellt 100 000 Tonnen Alkohol jährlich auf einem Hundertstel Quadratkilometer her, der Fläche eines Villengrundstücks, und ähnlich ist das Verhältnis des Arbeitskraftbedarfes.

Allerdings kostet ein rentabel arbeitendes Synthese-Kautschukwerk etwa 280 Millionen Mark. Da müssen in einem modernen Chemie-Großbetrieb (ähnlich wie in Großraffinerien) bis zu 100 000 DM für jeden einzelnen Arbeitsplatz investiert werden. Und das setzt eine Kapitalkraft voraus, die (von Ausnahmen wie der Schweiz abgesehen) nur Länder mit einem großen Binnenmarkt und einem dementsprechenden Wirtschaftsvolumen haben. 1) Das ist - neben Wissen und Können und staatlicher Ordnung - die beste Garantie dafür, daß das »alte« Europa ein Überholtwerden durch die »Neuen« nicht zu fürchten hat, und war die Voraussetzung dafür, daß die Chemie z. B. auch unsere Textilindustrie konkurrenzfähig erhielt.

(Gäbe es nur Naturfasern, so hätte diese sich auf die Dauer bei uns nicht halten können, denn natürlich ist es wirtschaftlicher, Baumwolle in Ägypten oder Brasilien zu verspinnen und Wolle in Australien oder Südafrika, als die Rohstoffe nach Europa zu transportieren und die Fertigfabrikate zurück in die Rohstoffländer. Aber inzwischen wurde auch die Textilindustrie sehr kapitalintensiv, und mehr und mehr erzeugt sie heute Mischgewebe: Allein 1949-64 stieg die Welt-Synthesefaser-Erzeugung von 47 000 auf 1,6 Millionen Tonnen, die gesamte Chemiefaser-Produktion von 43 auf über 6 Millionen. Wie wir Naturfasern brauchen, so brauchen die Baumwoll- und Woll-Länder Chemie-

fasern. Die haben sie nicht, und die zu schaffen erfordert Kapitalien, die sie ebenfalls nicht haben und die noch sehr lange ihr Mangelgut Nummer eins bleiben werden. Auch unsern Wissens- und Erfahrungsvorsprung einzuholen, wird ihnen sehr schwer fallen. Und so bleibt es dank der Chemie bei einem Geben und Nehmen, das für alle vorteilhaft ist. Müssen aber Devisen gespart werden, so ist auch da die Chemie ein hervorragender Helfer: Auf je eine Mark Aufwand für die Einfuhr anteiliger Rohstoffe erbrachte 1937 z. B. die deutsche Textil- und Bekleidungsindustrie einen Exporterlös von 60 Pfennig, der Maschinenbau und die Elektroindustrie von 4 Mark, die chemische Industrie aber von 45 Mark: Sie verfünfundvierzigfache das in sie investierte Devisenkapital und wies zugleich auch eine der höchsten Exportquoten auf, verkaufte bereits 1937 rund $\frac{240}{6}$ ihrer Gesamterzeugung im Ausland.

Zehn Jahre später waren es knapp 5%. Und ein Zwanzigstel von insgesamt 932 Millionen Mark statt der 1937 rund 6 Milliarden deutschen Gesamtausfuhrerlöses. Da hatte Deutschland 1913 z. B. 85% aller Farbstoffe der Welt geliefert. Trotz der Patententeignungen des Ersten Weltkrieges stammten auch 1924 wiederum 44%, aller Teerfarben aus Deutschland. 1947 aber waren es nur 4300 Tonnen oder weniger als ein Fünfzigstel der Welterzeugung. Und ähnlich war es bei allem. Auch mit der deutschen chemischen Industrie schien es vorbei.

Die hatte 1877 einen Gesamt-Bruttoproduktionswert von weniger als einer halben Milliarde gehabt, erzeugte 1938 Güter im Wert von 5,7 Milliarden und erreichte 1947 noch nicht eineinhalb. Aber die Chemie war nun untrennbar mit der Gesamtwirtschaft verbunden. So viele Kunden so vieler verschiedener Produkte überall auf der Welt wurden durch die Produktionsverbote und die Demontagen in Deutschland betroffen, daß die Potsdamer Beschlüsse nicht aufrechterhalten werden konnten. Und so produzierte die chemische Industrie Westdeutschlands bereits 1949 mehr, als vor dem Krieg im ganzen Reich produziert worden war. Da war bereits 1955 die deutsche Chemie-Erzeugung 13,4 Milliarden DM wert, und heute sind es über 30 Milliarden, obwohl die etwa viertausend chemischen Fabriken, die es 1946 gab, dem Industrieplan dieses Jahres zufolge »niemals mehr als maximal $\frac{400}{6}$ von 1936« also höchstens 1,7 Milliarden Mark umsetzen sollten.

Trug so die Chemie entscheidend zum Wiederaufstieg Deutschlands bei, so hätte sie allerdings noch viel mehr tun können: Sie half den Wohlstand des Kaiserreiches begründen. Sie half der

Weimarer Republik die Reparationslast tragen und die Inflations-schäden überwinden. Und sie hätte dem Dritten Reich den 1. Frieden erhalten, wenn man sie nur gelassen hätte. Denn sie überwand durch selbstgeschaffene Rohstoffe den Mangel an Devisen, wie sie in der Lage war, neue Hungerblockaden zu verhindern. Sie war durch nimmermüdes Forschen und wagemutiges Investieren zur Stoffbeherrscherin geworden.

Aber es war hier wie immer und überall: Man kann die menschliche Intelligenz zum Bösen so leicht wie zum Guten gebrauchen. Man kann die Intelligenz intelligent einsetzen - oder verbrecherisch dumm.

25 Deutschlands Stoff-Beherrschung

1) DIE LEISTUNG DER CHEMIE

Nichts ist in dieser Nacht des 8. Juli 1916 zu sehen. Als der vor dem amerikanischen Hafen Newport News stationierte Lotsendampfer um 23 Uhr 30 mit dem üblichen Blaufeuer zum Entsenden eines Piloten aufgefordert wird, richtet er seinen Scheinwerfer auf die Kundschaft. Aber auch so ist da kein Schiff auszumachen. Der Lotsenkapitän fährt näher und fragt nach Namen und Heimathafen. Und da wird »Deutschland, Bremen« geantwortet. Ein dummer Scherz offenbar. Denn seit gut zwei Jahren weiß doch jedes Kind, daß es eine deutsche Schifffahrt nicht mehr gibt. Daß sie von allen Meeren gefegt ist und die Flotte des Kaisers sich versteckt. Aber da liegt tatsächlich ein deutsches Schiff vor Newport News: Die »U-Deutschland« der im Jahr zuvor von Alfred **Lohmann** gegründeten »Deutschen Ozeanreederei«, das erste Handelsinterseeboot der Welt.

Stolz die Reichsflagge entfaltet, fährt dieses einzigartige Frachtschiff am andern Morgen durch die Chesapeake-Bucht. Das Kapitän Paul **König** vom amerikanischen Konsul in Bremen erteilte Gesundheitsattest wird an der Quarantänestation übergeben, in Baltimore werden Zollformalitäten erledigt, wird die Ladung gelöscht: Hochwertige deutsche Teerfarben und pharmaceutische Spezialitäten, die siebzehnmal soviel einbringen wie die Rückfracht kostet. Die besteht vor allem aus Legierungsmetallen und 200 Tonnen Kautschuk. Durch eine zweite Fahrt der »U-Deutschland« kommen im November 1916 aus New London im Staat Connecticut weitere 380 Tonnen Kautschuk nach Deutschland, und damit ist der Kriegsbedarf für sechs Monate gedeckt.

Aber 200 Tonnen Kautschuk monatlich erzeugt 1935 bereits die Versuchs-Syntheseanlage der IG-Farben; 5000 Tonnen beträgt 1938 die Gesamterzeugung des Reiches.

Kapitän Königs Fahrten bleiben denkwürdig und nicht minder die von Blockadebrechern wie der »Osornox« unter Kapitän *Hei/man* im Zweiten Weltkrieg. Vor allem im japanischen Machtbereich luden sie 94000 Tonnen Kautschuk - sind etwa 45000 davon kamen in Deutschland an. Aber die deutschen Synthesewerke erzeugten 1939-44 zusammen 444000

Tonnen, ihre Kapazität betrug schließlich 20 000 Tonnen jährlich.

Deutschlands Hydrierwerke und die Fischer-Tropsch-Anlagen hatten 1944 eine Kapazität von über vier Millionen Tonnen Treibstoff. Während 1936 nur zwei verbraucht wurden, stellten sie 1939-44 um 15 Millionen Tonnen Kohle-Benzin her. Da ging niemand in Deutschland in Lumpen, denn es gab Zeliwollewerke und andere Chemiefaseranlagen. Und da hungerte niemand, denn Deutschlands Stickstofffabriken waren nun längst die leistungsfähigsten der Welt; während des Zweiten Weltkrieges stand für jeden Hektar Ackerland dreißigmal so viel Mineraldünger zur Verfügung wie während des Ersten. Zum Gewinnen des Krieges genügte auch das nicht. Aber hätte das nicht den Frieden erhalten müssen? Die wirtschaftliche und technische Entwicklung zeigte schon in den dreißiger Jahren deutlich: Blockaden wie die von 1914-18 haben keine Schrecken mehr. Weltweite Preistreiberei wird immer schwieriger, und Devisenmangel braucht nicht Mangel schlechthin zu bedeuten. Seit Kohle verflüssigt werden kann, ist es mit der Macht der Öl-Magnaten vorbei. Seit neue Verhüttungsmethoden Deutschlands »armen« Erzen Wert gaben, kann Deutschlands Stahlindustrie nicht mehr stillgelegt werden. Deutschlands Existenz ist durch Wissenschaft und Technik besser als durch Heere und Flugzeuggeschwader zu schützen.

Diese Schlußfolgerung nahezulegen, hatte der Verfasser der vorliegenden Darstellung im Frühjahr 1936 sein Buch »Wissenschaft bricht Monopole« veröffentlicht, das weiteste Verbreitung erfuhr, sogar von hohen Parteifunktionären gefördert wurde, ja, selbst Hitler zu überzeugen schien.

Aber Hitler zog andere Schlüsse aus dem Tatsachenmaterial als der Verfasser und dessen Förderer. Er sagte sich: Eben weil Wissenschaft die Monopole bricht, weil »Autarkie« möglich ist und malayischer Kautschuk so entbehrlich wie ägyptische Baumwolle, kann ich in Europa tun und lassen, was ich will. Und er verkündete im Herbst 1936 seinen »Zweiten Vierjahresplan«, der Deutschland auch wirtschaftlich kriegsbereit machen sollte.

So trat eine tragische Umkehrung dessen ein, was mit dieser Veröffentlichung vom Verfasser und jenen deutschen Wissenschaftlern und Technikern, die ihm das Grundmaterial zu »Wissenschaft bricht Monopole« zur Verfügung gestellt hatten, beabsichtigt worden war.

Und diese Umkehrung hatte am Ende zur Folge, daß Deutsch-

lands Chemiker den Alliierten noch gefährlicher schienen als seine Klopseleute und daß die IG-Farbindirektoren ebenso vor das Nürnberger Kriegsverbrecher-Tribunal kamen wie die Krupp-Direktoren. Bei der Eröffnung dieses Verfahrens sagte General Telford Taylor: »Das Ziel der Angeklagten bestand darin, das deutsche Volk zu einer Militärmacht zu erheben und aus ihm eine furchtbare Zerstörungsmaschine zu machen, damit Deutschland durch brutale Drohungen und nötigenfalls durch Krieg Europa und später den Nationen jenseits der Meere seine Herrschaft auferlegen konnte. An diesem anmaßenden und in höchstem Maße verbrecherischen Abenteuer waren die Angeklagten eifrige und führende Teilnehmer. . . Sie boten ihre mächtigen Hilfsmittel auf und faßten ihr gewaltiges Talent zusammen, um Waffen und anderes Eroberungsgerät zu schmieden, die den deutschen Terror verbreiten halfen.«

»Sie saßen am Webstuhl des Todesmantels, der über Europa fiel!« Das war das Bild, das die Sieger der Welt von Deutschlands führender Chemie-Firma boten; von Männern, die mehr gegen Hunger und Seuchen getan hatten als irgendwer sonst. Und die nun »Deutschlands Giftgas-Fabrikanten« genannt wurden, ihre Firma »der alles erstickende Polyp«. Wie aber war es wirklich zu Deutschlands Weltgeltung in der Chemie gekommen?

1) a) waren Forscher wie der Darmstädter Farbenhändlerssohn Justus Liebig, der 1825 in Gießen das erste deutsche Universitätslaboratorium einrichtete; wie der Bonner Chemie-Professor August Kekulé von Stradonitz, einer der Hauptbegründer der Strukturforschung, der 1866 den »Bauplan« des Benzols enthüllte; und wie der Begründer der Kohle-Chemie Friedrich Ferdinand ImSe, der 1834 im Steinkohlenteer das Anilin entdeckte, durch Versetzen von Anilin mit Chlorkalk den ersten aller Teerfarbstoffe, das blauviolette »Kyanol«, gewann, der das Phenol isolierte, das später einer der wichtigsten Grundstoffe der Kunststoffherstellung wurde. Für Deutschlands Weltgeltung war wichtig, daß zwischen 1853 und 1945 fast die Hälfte aller Nobel-Preise Deutschland zugesprochen wurde - aber nicht minder, daß sich hier manche Unternehmer-Persönlichkeiten fanden, weitschauende Kaufleute, die die Zukunftsvisionen der Wissenschaftler realisierten. 1) a) wurde aus einer 1848 in Mannheim gegründeten »Gasanstalt« die Keimzelle einer neuen Welt. Diese Gasanstalt gehörte Friedrich Engelhorn, einem jungen Juwelier, der wissenschaftliche Zeitschriften so gierig las, wie andere Kriminalromane. Engelhorn litt in London die Gasbeleuchtung kennengelernt und sie in

seiner Vaterstadt eingeführt. Wie Tausende anderer Gasfabrikanten wußte er mit dem zwangsläufig anfallenden Teer und dem Gaswasser nichts anzufangen, aber er war gebildeter und unternehmender, kannte die Arbeiten von Runge und A. W. Hofmann und sah sich die Destillationsanlage für Gaswerks-Teer an, die Julius Rütgers 1860 in Erkner bei Berlin baute, um Imprägniermittel für Eisenbahnschwellen und Bindemittel für Braunkohlen-Briketts herzustellen. Auch das war ein Fortschritt gewesen, und auch die Firma Rütgers wurde groß. Aber Engelhorn nutzte den Abfall seiner »Gasanstalt« nicht nur, er verwandelte ihn und zwar so, daß sein Wert ver Hundertfacht und in vielen Fällen vertausendfacht wurde. Engelhorn erkannte lange vor allen andern die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Teer-Chemie, kaufte in Ludwigshafen am Rhein zehn Hektar Land, gründete am 6. April 1865 die »Badische Anilin- & Sodafabrik« und begann mit 30 Arbeitern seinen Gasabfall in einen Fortschritts-Faktor zu verwandeln, wie es einen wirksameren nie gab.

In Berlin wurde damals gerade der Pferdetransport-Verkehr aufgenommen, in München gab es die Premiere von »Tristan und Isolde«, und Ludwigshafen besaß 1700 Einwohner. Immerhin schon um 1620 mehr als im Jahre 1840, denn da begann erst der Bau des Staats-Hafens an der »Rheinschanze«, und erst der brachte Leben in das Dorf. Der lockte auch Engelhorn an, zur Transport-Gunst kam hier die praktisch unbeschränkte Wasserversorgung der Fabrik - und diese Fabrik vor allem ließ Ludwigshafen binnen dreier Generationen auf über 170000 Menschen anwachsen, auf das Hundertfache des BASF-Gründungsjahres, machte hier in einem Zwanzigstel der Zeit, die andere Rheinstädte gebraucht hatten, ein Dorf zu einer Großstadt.

Denn eines ergab sich aus dem andern: In Engelhorns Fabrik wurde 1869 das synthetische Alizarin, das künstliche Krapp-Rot geschaffen, das lange 200 Mark pro Kilo einbrachte, während das Ausgangsprodukt, der Steinkohlen-Teer, damals 10 Mark die Tonne kostete. Engelhorn verdiente sehr viel Geld, aber er verwendete es, um hervorragende Laboratorien zu schaffen und Forschungen und Entwicklungen zu finanzieren, die von der alteingesessenen englischen und französischen chemischen Industrie als »nutzlose Spielereien« betrachtet wurden. Daß aus den 30 Arbeitern des Jahres 1865 binnen hundert Jahren 47000 wurden, das Werk sich nun bis über Oppau hinaus sechs Kilometer rheinabwärts erstreckt und das ursprüngliche Gelände sich fünfundzwanzigfache, dankt die Badische Anilin- & Sodafabrik Zukunftsvisionen, die die Geschäftsleitung mit ihren

Chemikern teilte, dankt sie dem »offensiven Forschungsgeist«, der hier herrschte und der vor finanziellen Belastungen nicht zurückschreckte.

Einem Geist, der zudem stets gesamtwirtschaftliche und nicht nur Eigeninteressen verfolgte, beide vielmehr stets als identisch betrachtet: Da gingen z. B. bis 1897 jährlich gut 20 Millionen Mark für Deutschlands Indigo-Einfuhr nach England. Seit 1879 bemühte sich die BASF, diesen Farbstoff synthetisch herzustellen. 18 Jahre lang dauerte es, bevor das gelang. 18 Millionen Mark - so viel, wie damals das Kapital der Firma betrug - wurden aufgewendet. Aber dann fielen die Importkosten weg, wurden zugleich riesige Ackerflächen in Indien frei für die Nahrungsmittelproduktion, und da wurde auch am »deutschen Indigo« so viel verdient, daß weitergeforscht werden konnte, zu den ersparten 20 Indigo-Millionen sehr bald die jährlich 180 Millionen Mark kamen, die für Chile-Salpeter bezahlt werden mußten. Der Chile-Salpeter wurde durch den Luftstickstoff nicht verdrängt, sondern durch ihn ergänzt. Er war auf vielen Märkten frachtgünstiger abzusetzen als Europas Synthese-Stickstoff, besaß nun kein Monopol mehr, aber durch die 200 Millionen Export-Einnahmen, die Deutschland sehr bald durch seinen Synthese-Stickstoff hatte, verarmte Chile keineswegs, und ähnlich war es stets: Deutschlands Chemiker machten die ganze Welt reicher, nicht nur diese oder jene Firma. Aber Pionier-Firmen wie die BASF hatten natürlich einen Vorsprung, und hier kam es zu den Generationen umfassenden Leistungs-Ketten, die, weit mehr als geniale Einzel-Leistungen, ausschlaggebend für den wirtschaftlichen Erfolg wurden.

(;gründet hatte Engelhorn seine Fabrik, um Teerfarbstoffe herzustellen. Farben-Fabriken gab es sehr bald viele auf der Welt. Aber Ludwigshafen suchte nicht nur dieses oder jenes Produkt besser und billiger als andere herzustellen, sondern betrieb (;rundlagen-Forschung und überflügelte schon 1888 seine Konkurrenten durch ein neues Chlorverflüssigungs-Verfahren, das Rudolph Knietsch fand, und zwei Jahre später durch Kontaktstoffe, die kontinuierliche Schwefelsäure-Herstellung ermöglichten.

Schwefelsäure bildet eine der Grundlagen der Chemie, wird für tausenderlei Reaktionen gebraucht. Sie ist unentbehrlich für die Herstellung der Superphosphate, mithin für die landwirtschaftliche Ertragssteigerung. Sie war vom Anfang an auch für die Irtterfarbherstellung wichtig und spielt auch unmittelbar eine wichtige Rolle in der Textilindustrie, der »klassischen« wie der

»modernen«, denn ein Werk z. B., das täglich 50000 Kilo Zellwolle herstellt, braucht jährlich 200 Waggon Schwefelsäure. Wie der Stahlverbrauch gilt heute die Schwefelsäureherstellung als Gradmesser der Industrialisierung und der Wirtschaftslage der verschiedenen Länder. Nur durch das Katalyseverfahren von Knietzsch, die Oxydation von Schwefeldioxyd, konnte die Welt-Schwefelsäure-Erzeugung von etwa 1,4 Millionen Tonnen im Jahre 1878 auf 56 Millionen Tonnen im Jahre 1963 gebracht werden. Und sank 1878-1939 Englands Produktionsanteil von 43 auf 70/100, so stieg gleichzeitig der deutsche von 8 auf 18%.

Und noch weit wichtiger war, daß seit der Schwefelsäure-Katalyse Kontaktstoffe eines der Haupt-Forschungsobjekte der Badischen Anilin- & Sodafabrik waren. Daß durch Kontaktstoffe schließlich auch die Stickstoff-Synthese gelang und durch diese wiederum die Hochdruck-Chemie zum Ludwigshafener Arbeitsgebiet wurde, eine völlig neue Art, chemische Reaktionen zustande zu bringen. Völlig logisch war es die BASF, der erstmals die Benzin-Synthese und ebenso die Kautschuk-Synthese gelang. Auch diese Verfahren hatten zähe Forschungsarbeit und einen gewaltigen Kapitaleinsatz erfordert. Schon die Schwefelsäure-Katalyse hatte Knietzsch sieben volle Jahre lang, von 1890 bis 1897, in Atem gehalten, denn da wurden die Kontaktstoffe z. B. durch den Arsen-Gehalt des Synthesegases »vergiftet«, gab es immer wieder neue technische Schwierigkeiten. Aber ebenso zäh wie Knietzsch waren Brunck oder Carl Bosch. Und ebenso zäh waren die Leiter der anderen großen Chemie-Unternehmen, denn wenn die BASF typisch für den Aufstieg der chemischen Industrie Deutschlands ist und für die Wechselwirkungen, die sie groß machten - auch anderswo gab es einmalige Leistungen. Insbesondere z. B. auch in den Farbenfabriken Bayer in Leverkusen, die bahnbrechend bei der Arzneimittelgewinnung aus Steinkohlen-Teer waren. Mit dem Geld, das sie an ihrem 1899 auf den Markt gebrachten »Aspirin« verdienten, schufen sie Mittel gegen die Malaria und die Schlafkrankheit, die Blutharnruhr und andere Seuchen.

Schon unmittelbar waren deutsche Teerfarbstoffe ein Segen für die Menschheit gewesen, denn erst sie ermöglichten Färbetechniken, die bisher unsichtbar gebliebene Krankheitserreger sichtbar machten. Das 1877 von der Badischen Anilin- & Sodafabrik patentierte Methylen-Blau ermöglichte Robert Koch die Isolierung des Milzbrand-Bazillus, 1882 die Entdeckung des Tuberkel-Bazillus. Wie durch Kochs Arbeiten die Tuberkulose ihre Schrecken verlor, so trug er entscheidend zur Malaria-

bekämpfung und zur Cholerabekämpfung und schließlich auch zur Bekämpfung der Schlafkrankheit bei. Und als bestes Mittel gegen diese Seuche, die riesige Gebiete Afrikas unbewohnbar machte, erwies sich, wie gesagt, das 1916 entdeckte »Bayer 205«, später »Germanin« genannt, das auf Grund der Erforschung der Azo-Farbstoffe entwickelt wurde. Ebenso kamen die Bayer-Chemiker durch Versuche mit Acridin-Farbstoffen 1930 zum Atebrin.

Nicht nur Farbenfabriken stellten neue Heilmittel her. Da war als erstes, wirksames Mittel gegen die Syphilis das 1909 zwar auch von den Farbwerken Höchst auf den Markt gebrachte »Salvarsan«. Aber da gab es auch die weltberühmten Spezialitäten von Firmen wie Merck, Riedel, Boehringer, Knoll und anderen, die bereits 1923 deutsche Arzneimittel-Exporte von rund 70 Millionen Mark ermöglichten - und heute von mehr als einer halben Milliarde. Aber auch bei Bayer gab es Leistungs-Ketten, die entscheidend für die deutsche Chemiegebarung vor und nach den Weltkriegen wurden, und auch hier zeigt sich deutlicher als sonstwo, was Intelligenz vermag, denn die Farbwerke Bayer in Leverkusen begannen noch weit kleiner als die BASF.

Während sich Engelhorn mit dem Teer seiner Gasfabrik herum-schlug, verloren die Färbereibesitzer Friedrich Bayer und Friedrich Meskott aus Barmen Geld durch schlechte Farben. Sie waren beide keine Chemiker, aber tüchtige Kaufleute. Sie lasen wie Engelhorn Fachzeitschriften, wußten so, was vorging, und schlossen sich 186 zusammen, um selber Farben herzustellen. Ihrem »Fuchsin« folgte ein »Neu-Blau«. Sie brachten ein »Nacht-Anilin« - ein »Aniline de Nuit« - auf den Markt, hatten mit »Victoria« Erfolg und besaßen schließlich mehr als 3000 Handelsmarken. Aus der Firma Friedrich Bayer & Co. wurde die Farbenfabriken Bayer AG, die im Lauf der Zeit über 50000 deutsche und ausländische Patente bekam. Heute beschäftigt sie 2200 Chemiker, Physiker und Ingenieure, Ärzte und Tierärzte, Botaniker und Pharmazeuten, die die nunmehr 6200 verschiedenen Bayer-Produkte ständig verbessern und ständig durch neue ergänzen - die aber auch ständig Ideen und Erfahrungen mit jetzt mehr als 100000 Bayer-Kunden austauschen: Die Leute der Bayer-Auslandsabteilung legen inzwischen alljährlich 20 Millionen Kilometer zurück. Auch von ihnen haben mehr als 700 Hochschulbildung, um der Kundschaft fundierten Rat bieten zu können und zugleich in der Lage zu sein, weltweit neue Bedürfnisse zu erkennen.

he es so weit war, verging allerdings ein Jahrhundert, denn

Friedrich Bayer & Co. hatten mit einem Arbeiter begonnen. Binnen weniger Monate wurden drei weitere eingestellt, und Ende 1863 betrug die Gefolgschaft zwölf Mann. Ein alter Küchenherd ersetzte die Kesselanlage. Eine Anzahl irdener Töpfe bildete die Apparatur. Es ging überhaupt in dieser ersten Zeit äußerst primitiv zu, und es kann daher auch niemand wundern, daß, so schön die neuen Farben waren, sie weder an Echtheit noch Dauer mit den Pflanzenfarbstoffen konkurrieren konnten. Um ihre Qualität zu verbessern, wurden oft die merkwürdigsten Mittel angewandt, und in einem Bericht aus der Zeit heißt es: »Um ein klares, rotfreies Lichtblau zu erzielen, setzte man jeder Schmelze von Feinblau das Eiweiß von 48 Eiern zu. Ob der beabsichtigte Erfolg erreicht wurde, ist nicht bekannt, doch soll die Arbeitsfreudigkeit der Beteiligten sehr dadurch gehoben worden sein, daß das Eigelb gleich nebenan auf Pfannkuchen verarbeitet wurde. Später übernahm der benachbarte Konditor Bertram die Eidotter. . .« Aber das blieb nicht lange so: Wenn Bayer und Weskott selber auch keine Wissenschaftler waren, so wußten sie sehr wohl Forscher und Erfinder zu schätzen und gingen bald auf die Suche nach Talenten. Sie ließen auf ihre Kosten auch begabte junge Leute studieren, und zu diesen gehörte Carl *Duisberg*. Mit 23 Jahren trat dieser junge Chemiker in die inzwischen in Elberfeld gebaute Fabrik von Bayer & Co. ein. Er schuf die Benzo-Purpurine. Gewann 1885 einen blauen Azo-Farbstoff, erfand immer neue und immer bessere Teerfarbstoffe, und die Firma gedieh. Bayer und Weskott starben und ebenso Friedrich Bayers Schwiegersohn Carl Rumpf. Und so wurde Dr. Carl Duisberg Leiter des Unternehmens, das inzwischen auch Arzneimittel herstellte. Duisberg machte es zum bedeutendsten chemischen Werk Deutschlands und plante es so, daß auch heute noch die 30 Meter breiten Straßen vollauf genügen und an der Logik des Aufbaus nichts zu verbessern war: Am Rhein die große Rohstoffmassen verschlingenden Abteilungen der Schwerchemie. Landeinwärts anschließend die Zwischenproduktabteilungen. An der Bahn die Fertigproduktwerke. Duisberg dachte so weit in die Zukunft, daß es heute auch keinen Parkplatzmangel gibt, obwohl aus den zwölf Mann Belegschaft des Jahres 1864 hundert Jahre später 52200 geworden waren und fast alle Bayer-Arbeiter nun ihr eigenes Auto haben. Da war Platz für ein neues Kraftwerk, das 1965 einen Super-Schornstein von 200 Meter Höhe erhielt, durch den die Abgase in Bodennähe nur mehr den 20000. Teil ihrer Konzentration haben; konnten Büro-Hochhäuser wie immer neue Produktionsanlagen geschaffen werden, denn längst stimmt

»Farbenfabriken« natürlich nicht mehr, wird von Kunststoff-Folien bis zu Perlongarn, von Kopfschmerztabletten bis zu vollsynthetischen Vitaminen alles hergestellt, was in Retorten herzustellen ist. Bayer-Leverkusen, und nicht ein Stahl-Unternehmen, ist nun das größte aller Werke an Rhein und Ruhr, denn wie viele Spezialstähle auch entwickelt wurden, Eisen und Stahl bleiben Eisen und Stahl. Sechs Zehntel des Bayer-Umsatzes hingegen entfallen heute auf Produkte, die es am Tag der Währungsumstellung noch nicht gab. Viele hundert Textilfasern, Pflanzenschutzmittel und Heilmittel wurden inzwischen neu geschaffen, sind Produkte des Geistes.

Geist ohne Körper bleibt, wie schon der Freiherr vom Stein wußte, ein Gespenst. Der Geist braucht materielle Mittel, um wirksam werden zu können, und so schuf Carl Duisberg nicht nur vorbildliche Produktionsanlagen, sondern setzte seit 1904 auch sein großes, diplomatisches Geschick ein, um einen deutschen Chemie-Konzern aufzubauen, der entsprechend finanziell fundiert war. Er brachte 1916 durch Zusammenarbeit von Bayer und den zwei nächstgrößten chemischen Werken die »Interessengemeinschaft der deutschen Teerfarbenfabriken« zustande und machte aus dieser durch Fusion der Gründer-Firmen 1925 die IG-Farbenindustrie AG.

Die Chemie-Konkurrenz ist und war seit jeher Wettbewerb mit neuen Produkten und neuen Verfahren. Wenn heute jeder siebente in Deutschlands Chemieunternehmen Beschäftigte in Laboratorien oder Versuchsbetrieben tätig ist, so bedeutet das nicht nur sehr hohe Forschungskosten, sondern vor allem auch, daß über Nacht kostspielige Produktionseinrichtungen Schrott werden können. In den führenden Chemieländern wird nun binnen jeweils zehn Jahren ein Drittel der Gesamterzeugung anders als vorher erzielt. Wie bei Bayer brachten 1964 z. B. auch bei Höchst Produkte, die weniger als 15 Jahre alt waren, mehr als die Hälfte des Umsatzes.

In diesem Wettlauf kommen nur Große mit. Und so schuf Duisberg einen Konzern, der zeitweilig der größte Chemie-Konzern der Erde war, rund 50 Unternehmen der verschiedensten Größenordnung zusammenfaßte, bis zu 130000 Menschen beschäftigte und mit 1100 Millionen Mark Kapital vor den Vereinigten Stahlwerken (die 800 Millionen hatten) die größte aller deutschen Firmen wurde.

1) Diese »Interessengemeinschaft« war potent genug, um die schon im Ersten Weltkrieg enteigneten deutschen Patente durch neue zu ersetzen, brachte Deutschlands Anteil am Chemie-Weltmarkt,

der ¹⁹¹³ fast drei Zehntel betragen hatte, bis ¹⁹³⁹ wieder auf rund ein Viertel. Aber ein »Monopol« war die IG-Farben nie: Auch zur Zeit ihrer stärksten Entfaltung stammten wertmäßig drei Viertel der deutschen Chemie-Produktion aus Firmen, die außerhalb des Konzerns standen, meist Unternehmen, die über Spezialitäten verfügten. Auch die Betriebsführer der IG-Werke bewahrten ein hohes Maß von Selbständigkeit, und der Leistungswettbewerb innerhalb des Konzerns war eher noch schärfer als draußen: Die Kapitalbereitstellung erfolgte zentral, durch einen Ausschuß des Gesamtunternehmens. Und der teilte Investitionsmittel nur dem Bewerber zu, der die Überlegenheit seines Verfahrens und dessen Rentabilität klar nachweisen konnte. Die IG-Farben unterdrückte also nicht, sondern ordnete den Wettbewerb, und als Carl Bosch 1925 ihr Leiter wurde, versuchte er sofort auch mit deren internationalen Wettbewerbern zu einer Verständigung zu kommen: Auf Grund der großtechnischen Kohle-Hydrierung schloß er Verträge mit den führenden Erdölfirmlen, vor allem der Standard Oil of New Jersey. 1927 schloß er einen Vertrag mit der führenden französischen Teerfarben-Firma, dem sich fast alle europäischen Erzeuger anschlossen. Das internationale Stickstoff-Abkommen dem auch Chile beitrug, kam 1928-35 zustande. Die IG verständigte sich mit dem großen britischen Chemie-Konzern Imperial Chemical und mit amerikanischen Großfirmen der Chemie und der Kautschukverarbeitung. Und Bosch versuchte auch bereits 1928 eine gesamt-europäische Energiewirtschaft aufzubauen, propagierte Hochspannungs-Leitungen von Skandinavien nach Mittel- und Westeuropa. Politisch spielte Deutschland damals keine Rolle. Aber die »Außenpolitiker der IG-Farben« wurden weltweit nicht nur als gleichberechtigte, sondern sehr oft als führende Partner anerkannt. Sie waren dabei, weltweit die Chemie-Produktion zu koordinieren und dadurch zu rationalisieren, versuchten über die Grenzen hinweg ein »Verbund-System« zus tandezubringen, das allen Nutzen brachte - und das natürlich nur in Friedenszeiten funktionieren und nur dann Dauer haben konnte, wenn niemand zu »herrschen« versuchte.

Auch die angeblich »allmächtige« IG-Farben konnte allerdings den Zweiten Weltkrieg nicht verhindern. Als dieser Krieg ausbrach, war sie etwa acht Milliarden Mark wert. Als er zu Ende ging, waren fünf davon verloren, alle Anlagen im Osten wie in Mitteldeutschland. Das berühmte Leunawerk bei Merseburg, das größte Stickstoff- und Benzin-Synthesewerk der Welt, hatte wie die andern mitteldeutschen IG-Fabriken kaum Kriegsschäden

erlitten, die nicht relativ rasch hätten behoben werden können, aber es fiel unter die russische »Trophäen-Aktion«, wurde als »Kriegs-Beute« an die Dnjestr-Mündung gebracht und mit Hilfe der gleich mitgenommenen deutschen Ingenieure und Facharbeiter zwischen Tiraspol und Nikolajewsk neu aufgebaut. Da wurde das Kautschuk-Synthesewerk Schkopau demontiert und das Werk Picsteritz, das die größten Phosphoröfen der Welt betrieb. Da verlor die IG die Werke Bitterfeld, Wolfen und Bernburg. Aus der späteren Ostzone stammten 7 % allen Methanols, 61 % allen deutschen Stickstoffdüngers und 48% allen Chlors. Und die gingen verloren wie sämtliche IG-Anlagen, die Schwefelsäure aus Gips erzeugt hatten, 85 % aller Betriebe, die Ätznatron lieferten d. h. 60<), ihrer Ätznatron-Kapazität. Da wurden natürlich alle Auslands-Niederlassungen der IG enteignet und all ihre Patente und Warenzeichen.

Aber auch die IG-Farben selber gab es ja nun nicht mehr: Am 5. Juli 1945 erließ die Militärregierung der US-Zone ihre »General Order Nr. 2« zum »Gesetz Nr. 52«. Entsprechende Anordnungen der britischen und französischen Behörden folgten, ebenso Befehle der sowjetischen Militärregierung: Das gesamte IG-Vermögen wurde beschlagnahmt, Aufsichtsrats- und Vorstandsmitglieder sowie alle sonstigen vertretungsberechtigten Personen wurden »mit sofortiger Wirkung entfernt und fristlos entlassen und jeder Vollmacht entkleidet«. Denn »die Vereinten Nationen betrachten es als ihr Hauptziel zu verhindern, daß Deutschland jemals wieder in die Lage versetzt wird, den Weltfrieden zu stören. Die IG-Farbenindustrie AG jedoch hat beim Aufbau und bei der Aufrechterhaltung der deutschen Kriegsmaschine eine prominente Rolle gespielt . . . , hat als ein wohlüberlegter Bestandteil in Deutschlands Kampf um die Weltherrschaft durch ihr weltweites Kartell-System und ihre Geschäftsmethoden das Wachstum von Industrie und Handel anderer Nationen behindert und somit deren Kraft zur Selbstverteidigung geschwächt. .

1 s war grotesk: Die Gründer-Firmen der IG-Farben waren durch Teerfarben und durch Heilmittel groß geworden. Du Pont de Nemours dagegen, die größte amerikanische Chemie-Firma (und heute weitaus größte der Welt) wurde Aoz von einem französischen Emigranten als die erste Pulverfabrik Amerikas gegründet und blieb einer der wichtigsten Rüstungsbetriebe der USA, half auch die erste aller Atombomben erzeugen. Das Gründungskapital von Du Pont hatte 36000 \$ betragen. Und die jungen Vereinigten Staaten führten so viele Kriege - 1803 den gegen die

algerischen Seeräuber, 1812 den gegen England, 1846-48 den gegen Mexiko - daß die »Eleutherian Mills« Du Ponts binnen zweier Generationen xz Millionen \$ oder das Dreihundert-dreißigfache des Anfangskapitals wert waren. Das war 1904, als Alfred, Coleman und Pierre Du Pont die Majorität kauften und die andern Familienmitglieder zu stillen Teilhabern machten. Und allein 1904-12 wurden Reingewinne von 42 Millionen \$ verbucht. Und nun war der Konzern nicht nur mit 90%, der gesamten amerikanischen Sprengstoffherstellung einer der wichtigsten Rüstungsbetriebe der Welt, sondern zugleich eines der führenden Chemieunternehmen. Und der Erste und der Zweite Weltkrieg machten Du Pont de Nemours zum allergrößten: 1914-18 stieg die Belegschaft von 5000 auf 85000. Eine neue »Munitionsstadt«, Hopewell in Virginia, entstand, und nun lieferte Du Pont vier Zehntel allen Pulvers und aller Sprengstoffe der Alliierten, deckte die Firma den amerikanischen, britischen und französischen Bedarf und dazu den von 23 der 25 anderen Staaten, die sich mit Deutschland im Kriegszustand befanden. Du Pont verteilte in den Kriegsjahren zusammen 458% Dividende. Hatte 1918 mehr als 309 Millionen \$ Aktiven gegenüber den erst 74 von 1914.

Im Zweiten Weltkrieg war es ähnlich. Du Pont de Nemours stellten nun jede Minute eine Tonne rauchlosen Pulvers her. Sprengstoffe machten zwar nur mehr 26%, des Umsatzes aus, aber dafür wurde Nylon für vier Millionen Fallschirme geliefert, Synthese-Kautschuk für 14 Millionen Reifen, und da waren 40000 Du Pont-Leute im »Manhattan-Projekt« eingesetzt, baute die Firma die Plutonium-Fabrik von Hanford, hätte ohne Du Pont Truman nicht Hiroshima und Nagasaki durch Atombomben vernichten lassen können. Heute ist Du Pont, wie gesagt, die größte Chemiefirma der Erde, setzt sie viermal so viel um, wie die IG-Farben an Höchst-Umsatz erreichte.

Größer als die IG war inzwischen auch die als Reaktion auf die deutsche Gründung 1926 durch den Zusammenschluß von vier britischen Firmen zustandegekommene Imperial Chemical Industries, die ICI, die nun das größte Privatunternehmen Englands ist, rund sieben Milliarden Mark jährlich umgesetzt und über 12000 verschiedene Stoffe erzeugt.

Sowohl Du Pont wie die ICI hatten eng mit der IG-Farben zusammengearbeitet. Aber als 1932 über die Deckung des Welt-Farbenbedarfes beraten wurde, erhielt die IG-Farben sechs Zehntel Marktanteil, Du Pont nur zwei Zehntel. Wenn die IG verschwand, mußte sich das ändern, und so kam es zur »Atomisierung« der

deutschen chemischen Industrie: Die IG-Farben hatte bis zu 11% ihres Jahresumsatzes für Forschung und Entwicklung ausgegeben, niemals weniger als 6%, und sie hatte für Fortschritte stets weit mehr Geld aufgewandt als für Dividenden-Zahlungen. Nun aber sollte sie in so viele Nachfolgegesellschaften aufgeteilt werden, daß keine mehr finanziell zu Neuentwicklungen in der Lage war. Diesmal sollte die Patententeignung endgültig die deutsche Konkurrenz beseitigen.

Aber es wurde dennoch geforscht und entwickelt und sehr bald mehr denn je produziert: Da drückte im besetzten Elberfelder Labor ein britischer Chemiker die Augen zu, weil er mehr Wissenschaftler als Brite war, ihn die Ideen seiner deutschen Kollegen faszinierten und er an deren Nutzen für die Menschheit dachte. Da lieferten ausländische Firmen allen Verböten zum Trotz dringend benötigte Reagenzien und Ausgangsstoffe nach Deutschland, weil sie die Anmaßung der Sieger empörte, die auch Schweizern, Spaniern oder Schweden vorschreiben wollten, was sie zu tun und zu lassen hatten. Da entrümpelten aus der Kriegsgefangenschaft heimgekehrte IG-Leute ihre Fabriken, obwohl der Lohn zwei Zigaretten am Tag entsprach, rollten Prokuristen, die in Asien Millionen-Abschlüsse tätigten, in Knapsack Karbidfässer und schmuggelten IG-Leute unter Lebensgefahr Konstruktionspläne aus der Sowjetzone nach Westen. Und da gab es, wie es Duisberg oder Bosch gegeben hatte, erneut Männer, die Gelehrte und Organisatoren zugleich waren, und hatten jene Deutschlands Chemie-Geltung einst begründet, so erneuerten (liese sie nun wieder.

In das Werk Uerdingen der IG-Farben z. B. war 1928 ein Pfarrers-Mohn aus Mitteldeutschland eingetreten, der in Halle Chemie studiert und dann bei einer Mineralölfirma in Hannover gearbeitet hatte: Ulrich *Haberland*. Damals 28 Jahre alt, hatte Haberland die Produktionsanlagen auf eine Art modernisiert, die in ganz Deutschland Aufsehen unter den Fachleuten erregte. 1943 war er Leiter der Betriebsgemeinschaft Niederrhein der IG-Farben geworden, die die vier Werke Leverkusen, Elberfeld, Dormagen und Uerdingen umfaßte. Und diese logisch aufgebaute Einheit erhielt Haberland trotz aller Versuche der Alliierten, sie zu zerstören.

Wie erwiesen der IG viel Ehre: Das ganze Kontrollratsgesetz Nr. 9 umfaßte sich mit ihr. Im IG-Farbenhochhaus in Frankfurt am Main residierte die amerikanische Militärregierung; und vor allem 1111 die IG-»Entflechtung« war das »Gesetz Nr. 35« der Alliierten (Ihnen) Kommission vom 17. August 1950 zugeschnitten, dessen

Artikel i lautete: »Die einheitliche Kontrolle und Leitung der diesem Gesetz unterliegenden Vermögensbestände stellt eine übermäßige Konzentration wirtschaftlicher Macht dar.. ., und diese Vermögenswerte sind deshalb . . . in der Weise aufzuspalten daß der Wettbewerb in der deutschen chemischen Industrie und verwandten Industrien gefördert wird. . .«

Und das war am gleichen 18. April 1951, an dem in Paris feierlich der Schuman-Plan und die »Europäische Deklaration« unterzeichnet wurden, durch die »Mitteilung Nr. 143« der Alliierten Hochkommission so interpretiert worden, daß z. B. das Werk Dormagen, das gerade seine Perlon-Erzeugung begann, von Bayer-Leverkusen getrennt wurde, das ihm die Vorprodukte dazu lieferte.

Ulrich Haberland, der ein kleines Gut in der Eifel besaß, dessen Ödland er mit seinen Söhnen selber gerodet hatte, nahm das nicht hin, obwohl ihm keines der Werke gehörte, er ein Angestellter wie alle andern war. Denn er hatte in den Bombennächten in der Schwefelsäure-Abteilung von Leverkusen gestanden und geholfen, Leitungen mit Gußeisen-Rohren zu reparieren, weil es Blei nicht mehr gab, hatte den Betrieb aufrechterhalten, obwohl das Gußeisen binnen zwei Tagen durchgefressen war. Der hatte dann dafür gesorgt, daß die Heimkehrer nicht nur Gutscheine bekamen, sondern daß im Bayer-Warenhaus diese Gutscheine auch de facto Kleider und Schuhe bedeuteten. Der hatte allen Requirierungs-Befehlen zum Trotz das Waldkrankenhaus »Große Ledder« in Gang gehalten, Tausende Bayer-Leute wieder gesundpflegen lassen und Arbeitsplätze für mehr als 700 Schwerbeschädigte besorgt. Der zahlte Hunderten von Werkstudenten das Reisegeld, damit sie während der Ferien in Leverkusen arbeiten konnten, und bewies stets neu, daß er sich selber zur Belegschaft rechnete, nicht anders als alle anderen.

Und so ging die Belegschaft von Dormagen auf die Straße, als er sie dazu aufrief, obwohl das als »Aufruhr« betrachtet werden konnte und auf Aufruhr nach wie vor der Tod stand. Da mobilisierte Haberland den Verband der Chemischen Industrie und zwang er die Bundesregierung, seine Forderungen zu unterstützen. Haberland war so zäh wie er klug war, und schließlich gaben die Alliierten im April i i nach. Natürlich nicht nur, weil Haberland ein geschickter Unterhändler war, sondern weil inzwischen auch die weltpolitische Situation eine andere als in den ersten Nachkriegsjahren wurde, es ja nun den Korea-Krieg gab. Aber ohne Professor Haberland oder Dr. Karl Winnacker wäre es nie statt zu den von den Amerikanern vorgesehenen

33 IG-Nachfolgegesellschaften zu nur drei großen »Erben« gekommen.

Professor Winnacker, der die Farbwerke Hoechst leitet, war 1903 in Barmen als Sohn eines Mathematik-Professors geboren worden. Ir besuchte dort das Humanistische Gymnasium, studierte an der Darmstädter TH Chemie und kam 1933 als Chemiker in das IG-Werk Hoechst. Seit 1938 Chef der Anorganischen Abteilung und seit 1943 IG-Direktor, verbesserte Winnacker Dutzende Verfahren, leistete er Bahnbrechendes auf dem Gebiet der Petrochemie, erkannte er auch frühzeitig die Bedeutung der Kerntechnik für die Chemie und wurde später Präsident des Deutschen Atomforums. Wie Haberland (der ebenfalls eine Universitäts-Professur neben seiner Industrietätigkeit übernahm) war Winnacker vor allem Chemiker, und das »Handbuch der Chemischen Technologie« von Winnacker-Weingärtner gehört heute weltweit zu den Standard-Werken. Aber er brachte nichtsdestoweniger auch die Belegschaft von Höchst von wenig mehr als 17000 im Jahre 1949 auf mehr als 67000 im Jahre 1964, vervielfachte den Umsatz in diesen 15 Jahren von 0,3 auf 4, Milliarden DM.

Als 1951-52 nach langwierigen Verhandlungen aus der Substanz der früheren IG-Farben AG die Badische Anilin- & Sodafabrik AG/Ludwigshafen mit damals 30400 Beschäftigten, die Farbenfabriken Bayer AG/Leverkusen mit 26 370, die Farbwerke Hoechst AG/Frankfurt am Main-Höchst mit 21170 Belegschaftsmitgliedern und die Chemische Werke Hüls GmbH/Hüls mit 7411 zustandekamen, da waren das, verglichen mit ihren ausländischen Konkurrenten, kleine Firmen, obwohl das Ärgste verhütet worden war. Da war das Verhältnis der drei größten der Welt und der drei größten deutschen Chemiewerke: 217000 Beschäftigte gegen 63000; elf Milliarden Mark Umsatz gegen 1, Milliarden; dadurch Neu-Investitionen der amerikanischen Chemie von 11000 DM pro Kopf der Belegschaft gegen den deutschen Durchschnitt von damals nur 3000.

Aber wie die drei Milliarden DM Bombenschäden und die gut zehn Milliarden DM Wiederanschaffungswert der Ost-Verluste der IG wurde das »Entflechtungs«-Handicap überwunden, und heute ist jedes der IG-Nachfolgewerke leistungsfähiger als seinerzeit die Gesamt-IG: Während die Belegschaften sich verdreifachten, stieg der Umsatz auf das Achtfache. Wenn jeder IG-Arbeiter im Durchschnitt Güter im Wert von 16000RM erzeugte, waren es bei Bayer zehn Jahre nach der Neugründung 164 000 DM. Und konnten die IG-Nachfolger in den ersten 15 Jah-

ren nach der Währungsumstellung ihre Löhne auf das Dreifache erhöhen, so konnten sie zugleich ihre Preise im Schnitt um ein Fünftel senken. Und mit rund 1,2 Milliarden DM setzten die drei IG-Nachfolger nicht nur das Vierfache des höchsten IG-Umsatzes um, sondern auch das Doppelte des Gesamt-Chemieabsatzes Deutschlands bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges.

Jedes einzelne Werk übertraf nun, wie gesagt, die IG-Farben. Bei Bayer arbeiteten 1964 mehr als 52 000 Leute statt der 24 400 bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Da betrug der Gruppen-Fremdumsatz nun 4,9 Milliarden DM, fast fünfmal soviel wie im Jahre 1953, als die alliierte Kontrolle aufhörte, und da konnten in diesem einen Jahr 440 Millionen DM neu investiert werden, mehr als 1953 das Gesamtkapital betrug. Da war es zur Fusion zwischen der zu Bayer gehörenden Firma AGFA und der belgischen Photofirma Gevaert gekommen, war Bayer nun das größte Chemieunternehmen des Kontinents und lieferte schlicht »in alle Länder der Erde«.

Die IG-Farben beschäftigte 1200 Forscher. Von den 55 000 deutschen Beschäftigten von Höchst sind heute 7000 in Forschung und Entwicklung tätig, davon 2250 höchst qualifizierte Hochschulabsolventen. Von den 47 000 Arbeitern und Angestellten der Badischen Anilin- & Sodafabrik widmen sich nicht weniger als 8000 der Suche nach neuen Produkten. Die BASF nimmt, nun dreimal soviel an Lizenzgebühren ein, wie sie zahlt, und ähnlich ist das Verhältnis bei den andern »Nachfolgern«. Die Badische ist stolzer denn je auf ihre Tradition, aber sie stellte auch als erste Chemiefirma Europas eine elektronische Rechenanlage auf, die den gesamten vollautomatischen Herstellungsprozeß eines Kunststoffes lenkt. Sie arbeitet nun in Ludwigshafen in mehr als 1500 Fabrikgebäuden, besitzt den mit fast sieben Quadratkilometern ausgedehntesten Chemie-Komplex Europas, obwohl hier 1945 sechs Zehntel aller Anlagen zerstört waren, nur 6% der Bauten unbeschädigt blieben und sie bei Kriegsende nur mehr 800 Leute hatte.

Heute kommt die BASF auch mit 47 000 nicht mehr aus. Da findet sie in ganz Deutschland nicht mehr genug Arbeitskräfte, entschloß sie sich zur Dezentralisierung im Welt-Maßstab: Wie die amerikanischen Konzerne Tochterbetriebe in Europa errichteten (und Professor Hansen zufolge über diese 1963 bereits gut 2000 Millionen \$ oder das Dreifache dessen umsetzten, was der Direkt-Export amerikanischer Chemikalien einbrachte), fabriziert nun auch die BASF in den USA, entstand die »Dow-Badische Che-

mical Co.« in Freeport in Texas. Da wurde in Frankreich gemeinsam mit Kuhlmann die »Dispersions Plastiques« gegründet, entstand in Brasilien die »Indrongal« und in Bombay die »Indoplast Ltd.«. Da fabriziert die Badische Anilin- & Sodafabrik nun auch in Argentinien, Mexiko und Australien, sie ist an chemischen Fabriken in Spanien wie in Japan beteiligt. Da wurde in Rotterdam-Pernis ein Werk gebaut, das eine BASF-Mineraldüngerfabrik von 600 000 Jahrestonnen Kapazität in der Hafenzone von Antwerpen mit Ammoniak versorgt, das Erdgas aus der Provinz Groningen bezieht und das vor allem den Mineraldüngerbedarf Skandinaviens deckt. In dem Ludwigshafener Bürohochhaus der BASF laufen heute die Fäden einer Welt-Organisation zusammen, die täglich mehr als 10 Millionen DM umsetzt, 1964 fast dreieinhalb Milliarden statt der knapp 264 Millionen vom Jahre 1949. Denn es war eben bei der Chemie wie beim Stahl oder der optischen Industrie Deutschlands: Schöpferischer Geist ist unbesiegbare. Fabriken können zerstört und Geldkapital enteignet und Patente für ungültig erklärt werden. Aber wache Intelligenz findet neue Wege, und so war es wie bei der Hydra, dem neunköpfigen Ungeheuer der griechischen Sage, dem für jeden abgeschlagenen Kopf zwei neue nachwuchsen.

Als 1925 die IG-Farben gegründet wurde, erzielte die deutsche chemische Industrie mit 317 000 Beschäftigten einen Produktionswert von 3,2 Milliarden Mark, betrug der Ausfuhrerlös 1,2 Milliarden. 1963 aber wurden mit 503 000 Arbeitern und Angestellten 27,5 Milliarden DM Umsatz erzielt und für 7 Milliarden Chemikalien ausgeführt. Und heute ist die Pro-Kopf-Wertschöpfung der chemischen Industrie Deutschlands rund sechsmal so groß wie vor einer Generation: Mit weniger als einem Viertel der in der deutschen Landwirtschaft eingesetzten Vollarbeitskräfte erzielten die rund 3000 chemischen Fabriken der Bundesrepublik 1964 einen um rund fünf Milliarden DM höheren Verkaufserlös als die eineinhalb Millionen landwirtschaftlichen Betriebe. Und da erhielt die chemische Industrie keine Subventionen, sondern schüttete gewaltige Gewinne aus, brachte sie durch ihren Exporterlös vier Siebentel dessen auf, was die deutsche Nahrungsmittel-Einfuhr kostet.

Natürlich muß es Chemiker und Landwirte geben. Wenn der Ikttrag der Chemie zum deutschen Wiederaufstieg entscheidend war, so der anderer Wirtschaftszweige nicht minder, und ohne sie wäre die chemische Industrie so hilflos gewesen wie ohne Chemie die andern.

1) Ja hatte Deutschland 1938 z. B. 270 000 Tonnen Kupfer erzeugt.

1947 waren es 33000. Hütten-Blei konnte nun weniger als ein Siebentel, insgesamt nur 24300 Tonnen gewonnen werden, und die Aluminiumerzeugung betrug 11000 Tonnen statt 166000. Ähnlich war es bei allem. Und als Buntmetalle wieder importiert werden konnten, kostete Blei z. B. 90 statt 19 Mark pro 100 Kilo, Zinn 6000 Mark die Tonne statt 2350.

Aber war Deutschland nicht auch das Land, in dem bereits 1872 Adolf von *Baeyer* den ersten aller Kunststoffe auf Kohle-Basis schuf? Und wo bereits 1921 der erste vollsynthetische Kunststoff auf den Markt kam? Und konnte man aus Kunststoffen nicht sehr viel Dinge herstellen, die früher aus Messing oder aus anderen Metallen gemacht wurden? Schon während des Zweiten Weltkrieges war die deutsche Kunststoff-Erzeugung auf 253000 Tonnen gestiegen, während sie im Jahre 1900 erst 800 Tonnen betragen hatte, war Deutschland der führende Erzeuger der Welt. Phenol gab es nach 1945 nur wenig, und ebenso rar waren andere der herkömmlichen Ausgangsstoffe. Und so wurden nun neue Herstellungsverfahren entwickelt. Da trug nicht zuletzt die Buntmetall-Not der Nachkriegsjahre und das Verbot der Leichtmetallherstellung dazu bei, daß 1955 nicht weniger als 425 000 Tonnen Kunststoffe erzeugt und damit 45 000 Menschen beschäftigt werden konnten. Und daß 1964 die kunststoffverarbeitende Industrie der BRD 5,3 Milliarden DM umsetzte, mehr als 1937 (bei allerdings geringeren Preisen) der Gesamtumsatz der chemischen Industrie des Alt-Reiches betrug. Und daß sie schließlich für 1470 Millionen DM exportierte, für niehr, als 1932 überhaupt an chemischen Produkten ausgeführt werden konnte.

Die Chemiker können heute fast alles. Sie dürfen nun auch in Deutschland wiederum Aluminium aus Lehm machen, lernten selbst Magnesium-Metall aus Meerwasser herstellen. Aber Leichtmetalle und Kunststoffe alleine genügen nicht. Und was mit dem Goldmachen begann, wird wohl kaum je zum Eisenmachen führen. Eisen und Stahl aber bilden die Grundlagen unserer Maschinenwelt. Ohne die sind chemische Reaktionsgefäße so wenig herzustellen wie Pflüge. Und die Sieger wußten: Die Beschränkung der Stahlerzeugung ist das sicherste Mittel, jeden deutschen Wiederaufstieg zu verhindern. Denn Stahl umgibt uns heute als Hochhausgerüst wie als Auto, Straßenbahn oder Aufzug; dient uns als Uhrfeder wie als Schienenstrang oder in Form der Frachtschiffe, die nun alljährlich eineinhalb Milliarden Tonnen Güter über die Weltmeere tragen. Der Stahlverbrauch ist der Gradmesser für die industrielle Entwicklung eines Volkes, und

wenn der Pro-Kopf-Verbrauch in Deutschland zwischen 1848 und 1938 von 57 Gramm auf 310 Kilo stieg, so betrug er 1946 in den Westzonen nur wenig mehr als 50 Kilo, da war Deutschland zurückgeworfen auf den Stand von 186.

Und das sollte so bleiben. Denn die Sieger verboten nicht nur die Nutzung von zwei Dritteln der Stahlerzeugungs-Kapazität, die den Krieg überstanden hatte. Sie sperrten auch jede Erz-Einfuhr und zwangen Deutschland zum Schrott-Export. Selbst die Trümmer seiner Wirtschaft sollte es nicht behalten.

Zur Ruhrlandschaft gehören Fördergestelle und Kühltürme, Gasometer und Kokereien, aber auch ganze Gebirge rostigen Eisens. Da gibt es gut hundert große Schrott-Lagerplätze, auf die Tag und Nacht ausgediente Kessel und alle Sorten Blech abgeladen werden, alte Schienen und Rohre und Maschinenteile. Magnet-Krane bringen den Abfall zu hydraulischen Pressen, die kompakte Hundertkilopaketete aus dem Wirrwarr machen; oder zu hydraulischen »Groß-Scheren«, einer Kreuzung von Nußknackern und Zigarrenabschneidern riesigen Ausmaßes, die jede 200000 Mark kosten. Was sie nicht kleinbekommen, wird mit Schneidbrennern auf »Chargiergröße« zerschnitten, so für die »Schrottmulden« der Hüttenwerke geeignet gemacht, die sperriges (gut nicht gebrauchen können. Ganz unhandliche Stahlbrocken schließlich werden im »Fallwerk« zerkleinert: Aus 20 bis 30 Meter Höhe fällt eine »Bombe« aus drei Tonnen härtestem Hämatit-Guß Eisen auf die Panzerkuppeln ausgedienter Tanks oder was sonst »aufzubereiten« ist.

Zu dem, was auf die Schrott-Sammelplätze gelangt, kommt der Abfall, der in Werken, wie denen der Volkswagen AG, selber aus Ublechresten und Drehspänen brikettiert wird, der Anfall der Schlacken und Werften und anderer Großverbraucher, und alles in Summe ergibt das auf der Welt 20 bis 300 Millionen Tonnen jährlich. Und dieser Schrott ist so wichtig wie die Erzbergwerke, kann etwa die Hälfte allen Stahls wird heute aus Schrott erschmolzen. Schon dem Hochofen-Möller wird Abfalleisen zugesetzt. Schrott kostete 1964 zwar nur etwa 120 bis 130 Mark die Tonne. Aber daß aus Schrott neue Bau- und Werkstoffe gemacht werden, bedeutet keineswegs nur, daß Abfall auf diese Weise jährlich gut 2 Milliarden Mark einbringt, sondern das bedeutet vor allem, daß die Lebensdauer unserer Erz- und Kohlenvorkommen sehr wesentlich verlängert wird. Denn Schrott schmilzt weit leichter als Erz und ist praktisch reines Eisen, während auch dem besten Erz durch einen gewaltigen Wärmehaufwand und durch Kalkzusatz die unbrauchbaren und schädlichen Beimengungen entfernt werden müssen, die die Hälfte oder mehr seines Gewichtes ausmachen. Weder Erz noch Kohle wachsen bekanntlich nach,

und so hilft Schrott der Menschheit, unwiderbringliches Rohstoff-Kapital zu erhalten. Jahrtausendlang aber konnte Schrott nicht wiederverwendet werden. Erst eine deutsch-französische Gemeinschaftsleistung gab ihm 1864 Weltbedeutung und führte zu einem neuen Stahlerzeugungs verfahren.

Der Unterschied zwischen Eisen und Stahl liegt vorwiegend am Kohlenstoffgehalt. Beim Erschmelzen des Roheisens im Hochofen nimmt es vom Koks $2,5$ bis $4,5$ % Kohlenstoff auf und wird dadurch spröde. Man kann es nicht schmieden, nicht walzen und nicht schweißen. Dem Eisen muß dieser Kohlenstoff also wieder entzogen werden. Das geschieht durch »Frischen«, durch Zuführen von Luft-Sauerstoff bei genügend hoher Temperatur, um den Kohlenstoff in gasförmiges Kohlendioxyd zu verwandeln und zum Entweichen zu bringen. Und das gelang schon vor Jahrtausenden. Aber auf so umständliche und langwierige Art, daß Stahl nur kiloweise in den Handel kam, Damaszener-Klingen im Mittelalter mit Gold aufgewogen wurden. Erst im 18. Jahrhundert gelang es in England, größere Mengen Stahl zu erschmelzen, und Seit 1811 gab es in Essen die Kruppsche »Gußstahl-Fabrik«. Aber insgesamt wurde auf der Welt 1850 höchstens eine Million Tonnen Stahl erzeugt, davon in Deutschland etwa 150000 Tonnen. Die Massen-Produktion von Stahl begann erst durch ein Verfahren, das der Engländer Henry Bessemer im Jahre 1855 erfand: Der füllte - von allen Fachleuten für komplett verrückt erklärt - flüssiges Roheisen in birnenförmige Behälter und preßte durch den Boden Luft. Und diese Luft brachte das Eisen nicht zum Erstarren, sondern durch sie verbrannte dessen Kohlenstoff unter ohrenbetäubendem Getöse. Die dabei entstehende Hitze hielt das Eisen gratis flüssig. In seinem »Konverter« konnte Bessemer so drei Tonnen Roheisen binnen 20 Minuten in Stahl verwandeln, während im Puddelofen für die gleiche Menge 24 Stunden nötig gewesen waren. Nur durch Bessemer stieg die Welt-Stahlerzeugung auf etwa 12,5 Millionen Tonnen im Jahre 1890 und Millionen Tonnen 1913. Wenn zu diesem Verfahren nur phosphorarme Erze zu gebrauchen waren, so fütterte Sidney Gilchrist Thomas die Konverter statt mit kieselsäurereichen feuerfesten Steinen mit kalkreichen aus, ermöglichte er dadurch die Nutzung der reichen Erzlagerstätten Nordschwedens und von neun Zehnteln der Erzvorkommen der Welt überhaupt, die alle phosphorreich sind. Aber wenn seit 1945 mehr Stahl auf der Welt erzeugt wurde als in all den Jahrtausenden zuvor und weit mehr als die Hälfte allen Stahls, der seit der Einführung des Bessemer-Verfahrens gewonnen wurde, so durch ein drittes Verfahren, das aus der Einbahn-

straße des Eisenverbrauchs einen Kreislauf machte, weil es die Wiederverwendung des Schrotts ermöglicht.

Ikssemers Idee war genial gewesen: Er benutzte die dem Eisen zu entziehenden Bestandteile als Brennstoff, erschmolz Stahl mit 1 lilfe von Luft. Nicht minder genial aber war die Idee Pierre il artins, der in Sereuil in Südfrankreich ein kleines Stahlwerk besaß: Enthält die Luft Sauerstoff, mit dem man den Kohlenstoff des Roheisens oxydieren kann, so nicht minder der Rost. Luft kann aus Eisen Stahl machen. Luft macht aber immer und überall auch aus Eisen Eisenoxyd in Form eines rostroten Pulvers, zerfrißt Urücken wie Blech und alles, was aus Eisen ist. Wieviel kostbares 1 iscn sich im Lauf der Jahrtausende in Rost verwandelte, ist nicht auszurechnen, aber trotz aller Korrosionsschutzmittel wird auch heute noch der Rostschaden der deutschen Wirtschaft auf jährlich 100000 Tonnen geschätzt. Auch im Schiffbau z. B. wird mit einem »Korrosions-Zuschlag« gerechnet, der bei einem 80000-Tonnen-Tanker 1800 Tonnen Stahl ausmacht - einem Mehr an Uaustoff, das bei zwanzigjährigem Betrieb 400 000 Tonnen li_rachtverlust gleichkommt. Zum Rost kommt der technische l)rtschritt: Alles Erdenkliche wird heute auf den Schrotthaufen geworfen, lange bevor es rostzerfressen ist. Und so wird nun allein 1 kr jährliche Ersatzbedarf auf etwa 10 Millionen Tonnen Stahl geschätzt, betrug er schon 1938 etwa 66 Millionen. Und bereits zur Zeit Pierre Martins wuchsen die Schrottberge immer höher. D)iese Schrottberge aber stellen ja zugleich riesige Eisenoxyd-1 ager dar. Zugleich gewaltige »Energie-Konserven«, denn sie enthalten die Leistungen des Hochofen-Kokses. Und so beschloß Martin mit Hilfe von Schrott Roheisen zu entkohlen, statt durch 1 uft alleine, durch Luft und Eisenoxyd Stahl zu gewinnen.

1)as geschieht heute weltweit. Unzählige Siemens-Martin-Öfen iud als »Jungbrunnen« in Betrieb. Sie machten Schrott zu einem Irr wichtigsten Industrialisierungs-Beschleuniger: Seine Verwendung verbilligt die Stahlerzeugung, verringert auch den Kapitalbedarf, denn SM-Stahlwerke kommen ohne Hochöfen oder mit weit weniger Hochofenraum als Bessemer- oder Thomasstahlwerke aus (die im Durchschnitt nur $6\frac{1}{2}$ % Schrott verwenden können, während SM-Werke 60 bis 80 % verwenden), sind (wie UIas-Stahlwerke, die etwa $\frac{1}{7}$ Schrott einsetzen) weit billiger und rascher zu bauen. Die Verbilligung steigert den Stahlverbrauch. 1)tirch den erhöhten Verbrauch wiederum entsteht mehr Schrott. 1)as Kreislauftempo steigert sich, und so verwendeten z. B. 1)eutschlands Hüttenwerke 1929 fast 9 Millionen Tonnen Schrott gegen 1890 erst etwa 1,5 Millionen, nahm das Altschrott-Aufkom-

men je Tonne Rohstahlerzeugung 1913-33 von 120 auf 350 Kilo zu. Den Neuländern, die heute eigene Stahlwerke bauen, fehlen nicht nur die Facharbeiter und die unternehmerische Erfahrung, sondern vor allem auch der nötige Schrott.

Das Siemens-Martin-Verfahren ist nun also ein überaus bedeutender Weltwirtschaftsfaktor, aber daß Pierre Martins genialer technischer Einfall verwirklicht werden konnte, setzte voraus, daß er Roheisen und Schrott lange genug und billig genug auf 1700 Grad Temperatur zu halten, daß er ein entsprechendes »Feuerbad« zur Schrottverjüngung zu schaffen vermochte. Und dazu war er nicht imstande, das war mit den damaligen Schmelzöfen nicht möglich. Aber da erfand Friedrich *Siemens* - der Jüngste der großen Erfinderfamilie - 1856 seinen »Regenerativ-Gasofen«, der durch eine völlig neue Bauart und vor allem durch seine Wärmespeicher bisher unerreichbare Temperaturen erzielte.

Dieser Ofen revolutionierte die Glasindustrie. Er revolutionierte aber auch die Stahlerzeugung, denn die Brüder Pierre und Pierre Emile Martin taten sich mit den Brüdern Friedrich und Wilhelm Siemens zusammen und machten das neue Schmelzverfahren nach langwierigen und verlustreichen Versuchen technisch reif. Wie es durch die Überwindung des deutsch-französischen Gegensatzes schließlich zur Montanunion kam, so kam es schon vor einem Jahrhundert durch eine deutsch-französische Gemeinschaftsleistung zu einer neuen Grundlage der Welt-Stahlindustrie: Von den 420 Millionen Tonnen Rohstahl, die 1964 gewonnen wurden, stammten nur etwa 200 Millionen Tonnen aus Erzen, der Rest aus »Abfall«: Schrott liefert heute zehnmal soviel Stahl, wie zu Beginn unseres Jahrhunderts überhaupt erschmolzen wurde. Und zwar dank einer erfinderischen und unternehmerischen Leistung, von der kaum noch jemand weiß und die schon zu Lebzeiten Pierre Martins so gründlich vergessen worden war, daß er verarmt in einem Pariser Vorort lebte, als 1909 die französische Stahlindustrie einen geschichtlichen Überblick veröffentlichen wollte und sein Todesjahr nicht festzustellen war. Nun wurde er gesucht, geehrt und ihm durch eine Spende ein ruhiger Lebensabend gesichert. Erst 1915 starb er, 92 Jahre alt. Nun gab es Nachrufe. Aber nur auf ihn, denn Siemens war doch ein »boche«, und es war Krieg.

Und daß nur Martin und Siemens gemeinsam eine der Grundlagen der modernen Stahlindustrie und damit unserer ganzen Wirtschaft schufen, wußte scheinbar auch Georges *Bidault* nicht, Frankreichs Außenminister der Jahre 1944-48 und 1953-54, der erklärte, Frankreich denke nicht länger daran, Erze an Deutschland zu liefern und seinen Koks und Stahl zu kaufen. Es werde nun selber

allen nötigen Stahl erzeugen, ab 1947 mindestens 14 Millionen Tonnen jährlich statt der 6 Millionen, die 1938 gewonnen wurden. Was Siemens und Martin leisteten, war wie Bidault allen Siegern völlig egal. Wie die Einfuhr lothringischer Erze wurden 1945-48 die deutschen Erzeinfuhren gesperrt. Und dazu wurde Deutschland auch noch sein Schrott weggenommen.

Deutschland war fünf Jahre lang systematisch in Trümmer gelegt worden. Nicht der technische Fortschritt, sondern der menschliche Rückschritt schufen hier gut zwanzig Millionen Tonnen Kriegsschrott, aber auch den sollte Deutschland nicht nutzen dürfen. Wie es Kohlen- und Holzwangsexporte gab, so Schrott-, Wagnsexporte, und noch 1951 forderte London 100000 Tonnen monatlich zu zwei Fünftel des damaligen Weltmarktpreises, wurde von diesen Lieferungen die Zustimmung zur Abschaffung der Einfuhrbehörde abhängig gemacht. Washington forderte die gleiche Menge. Paris »nur« 50000 Tonnen monatlich. Dem Statistischen Amt der Vereinten Nationen zufolge importierte Deutschland 1938 1,2 Millionen Tonnen Schrott, England 642000 Tonnen. 1950 aber mußte Deutschland 2,7 Millionen Tonnen ausführen, konnte England 1,98 Millionen Tonnen importieren.

Allein auf dem Gelände der Essener Krupp-Werke z. B. wurde in den Jahren 1947-50 von der britischen Militärregierung Schrott im Wert von 22,3 Millionen Mark »entnommen«. Dieser »Schrott« kam keineswegs aus zerstörtem »Kriegsgerät«, sondern bestand aus Rohmaterial, Halbfertigteilen und durch den Abbruch von Gebäuden gewonnenen Stahlträgern; allein niedergelegte Italien ergaben 153 912 Tonnen dieses »Abfalls«. Über tausend Mann waren für diese Aktion eingesetzt, die bis zum 12. September 1950 dauerte (dem Beginn der New Yorker Außenministerkonferenz, die den »Aufbau europäischer Streitkräfte unter deutscher Beteiligung« beschloß) und mehr als 300000 Tonnen Stahl ergab, für die die Firma nie einen Pfennig sah. Denn das war »Kriegsbeute«, auch noch fünf Jahre nach Beendigung des Krieges. Der »Erfassung« war auf dem Gelände der Gußstahlfabrik eine Dienststelle der britischen »Disarmament Branch« eingerichtet worden, die zuerst sechs, später zwölf »deutsche« Schrottfirmen beschäftigte. Die Geschäftsleitung von Krupp protestierte natürlich gegen diesen Raub. Aber am 29. August 1947 wurde ihr mitgeteilt, jede Behinderung und alle Regressionsansprüche gegen die »Befragten« würden als »Sabotage« betrachtet, auf die der Tod folge, auf alle Fälle schwere Kerkerstrafen.

Gingen sechs Zehntel der 8 Millionen Tonnen Schrott, die Deutschland 1945-50 abzuliefern hatte, nach England, so aber

nicht wenig auch nach Amerika, obwohl die USA vor dem Krieg die Hälfte allen in den Welthandel gelangenden Schrotts stellten und auch 1947 noch 4,7 Millionen Tonnen exportierten. Und zwar zu durchschnittlich 40 \$ die Tonne, während die JEIA deutschen Schrott mit \$ 18,20 verrechnete und ihn natürlich nicht in Dollars, sondern in Reichsmark bezahlte. Aus den USA kam im Frühjahr 1947 eine Kommission in die Bizone, die aus Vertretern des Handelsministeriums, der US-Stahlindustrie und des amerikanischen Schrotthandels bestand, und die erklärte, da lägen noch gut 10 Millionen Tonnen Schrott, »für die Deutschland vorerst doch keine Verwendungsmöglichkeit habe, weil ja die Stahlerzeugung auf ein Minimum beschränkt bleibe«. Eine »Schrott-Agentur« wurde eingerichtet, die von der amerikanischen Militärregierung Transportmittel zugeteilt bekam, für Sonderleistungen der deutschen Bergekolonnen Lebensmittelprämien aussetzte und deutschen Schrott in alle Welt verkaufte.

Daß so nicht viel »ziviler« Schrott für Deutschlands Hütten übrigblieb, ist klar. Vor allem, weil ja auch die Preise gestoppt waren, Schrott wie vor dem Krieg in Deutschland nur 43 Mark die Tonne brachte und nun die Sammel- und Transportkosten nicht mehr deckte. Um so weniger, als der »echte« Schrott unter Gebirgen von Schutt begraben lag und es für den »greifbaren«, wie zerstörte Lokomotiven oder gesprengte Brücken, keine Schneidbrenner und kein Karbid gab. Natürlich auch keine Lastautos und für die kein Benzin. Zwar wurden in zahlreichen Städten Entrümmerungsarbeiten, wie geschildert, durch Freiwillige ausgeführt. Aber was die an Schrott zutagebrachten, gelangte nicht in die Hütten, weil Schrott mit »Priorität 6b« eingestuft worden war und so für Waggonzuteilungen praktisch nicht in Frage kam.

Die Währungsumstellung vom Sommer 1948 brachte auch da Fortschritte. Die Preise wurden verbessert, 1949 kostete Schrott durchschnittlich 73 DM die Tonne und 1951 sogar 93. Aber inzwischen war es ja auch zum Koreakrieg gekommen, und deshalb notierte Schrott in Pittsburgh nun 176,40 DM. Zu den 1949/50 »legal« exportierten 5,3 Millionen Tonnen deutschen Schrotts kam so immer mehr gestohlener und »schwarz« ans Ausland gelieferter. Der Kampf zwischen Schrottverbrauchern und Schrotthändlern wurde immer erbitterter, denn Düsseldorf war nun die Schrott-Börse der Welt, voller dunkler Gestalten, die hier das Geschäft ihres Lebens machten. Schon an »Beuteschrott« waren über zwei Millionen Tonnen spurlos verschwunden: Die mit der »Erfassung« beauftragten Firmen schlossen nützliche Freundschaften, »vergaßen« so dieses oder jenes Lager - und mach-

ten nach der Währungsumstellung Millionengewinne. Aber nun begann auch die »Entschrottung« des Westwalls, dessen Panzerkuppeln und Vierzigerträger allein einen Altmetallwert von 30 Millionen hatten. Da wurden nun auch systematisch die deutschen Schiffsfriedhöfe leergeplündert; schleppten z. B. ausländische »Schrottpiraten« aus der Eckernförder Bucht gerade ein U-Boot ah, als die Zollfahndung einen ausländischen Fischdampfer visitierte, der keinen einzigen Fisch an Bord hatte, dafür aber durch die Bleiplatten schwer im Wasser lag, die aus den Akkus gesunkener U-Boote stammten. Wie alle Wracks waren die ordnungsgemäß durch grüne Bojen gekennzeichnet, und solche Bojen gab es in der Ostsee damals 15 i, in den deutschen Nordseegewässern i'l. Und die wiesen den Weg zu Schiffen wie der »Cap Arcona«, die 27 500 BRT verdrängt hatte, oder zur »New York« mit 22000. 1 ;Inge blieben die deutschen Behörden machtlos. Erst im August 1950 konnte das Bundeswirtschaftsministerium - gegen das Veto ilier Hochkommissare - eine »Versandgenehmigung« für Schrott durchsetzen, und eine echte Hilfe für die Hüttenwerke bedeutete dann die »Schrottmarktordnung« vom 9. März 1951. Aber nun war die deutsche Montanindustrie ja überhaupt aus dem Ärgsten licraus, 1951 konnten bereits wieder 13,5 Millionen Tonnen Rohstahl erzeugt werden statt der knapp eineinhalb Millionen Tonnen des Jahres 1945. Und wie war das ohne Auslandserze und mit viel iu wenig Schrott möglich gewesen?

Bei Deutschlands industriellem Aufstieg vor dem Ersten Weltkrieg hatte es keine geringe Rolle gespielt, daß durch den Deutsch-französischen Krieg 1871 Lothringen zum Reich gekommen war und so dessen Hochöfen zu vier Sechsteln aus eigenen Rohstoff-Produkten versorgt wurden. Durch Versailles aber sank die Eigenversorgung auf ein Sechstel. Wurden 1913 an Eisen und Stahl und 11 Eisen- und Stahlfabrikaten in Deutschland über 17 Millionen Tonnen gewonnen, so 1919 weniger als sieben Millionen. Und das li, tite dazu geführt, daß Deutschlands eigene Erzversorgungsmöglichkeiten untersucht wurden. Und gibt es in Lothringen etwa 1,1 Milliarden Tonnen Minette, die im Durchschnitt 60% Eisen halten, so im Salzgittergebiet zwischen Braunschweig und slar etwa zwei Milliarden Tonnen ebenso reicher - oder besser

- Erze und nördlich Salzgitter bis in den Raum Gifhorn mindestens noch einmal soviel. Allerdings Erze, die mit den herkömmlichen Methoden nicht zu verarbeiten waren, für die neue Verfahren wie das Krupp-Renn-Anreicherungsverfahren und Verulieren des »sauren« Schmelzens, die auch England und die USA hcrnahmen, entwickelt werden mußten. Und so wurden, als

Hitler 1933 an die Macht kam, noch immer 8 %, des deutschen Eisenerzbedarfes im Ausland gedeckt, nur 15 %, durch eigene Gruben. Das schien ihm »untragbar«, und so wurden (wie bereits im 18. Kapitel dieses Buches geschildert) die »Reichswerke« gegründet. Und wenn die demontiert wurden und noch 1951 der Sprengdonner über Watenstedt hinrollte, die Erztagebaue und die Schächte des Salzgittergebietes blieben intakt, sie halfen Deutschland ebenso wieder hochreißen wie die Ruhrkohle.

Im Jahre 1928 hatte Deutschlands eigene Erzförderung 6,5 Millionen Tonnen betragen. 1943 aber betrug sie über 15 Millionen, und bei Kriegsende überstieg die Kapazität der deutschen Erzgruben 20 Millionen Tonnen.

Wurden 1945 die Minettieförderungen aus Lothringen eingestellt, so mußten die Siegerländer Gruben ihre hochwertigen Rösterteile nun nach Frankreich und an die Saar liefern.

Wie jede Erzeinfuhr unterbunden wurde, stellten die Alliierten auch die staatliche Subvention von 4 KM je Tonne Inlandserz ein, machten sie so die Förderung in Salzgitter und den andern deutschen Lagerstätten armer Erze unrentabel, weil die Erzpreise ebenso gestoppt blieben wie die von Kohle oder Schrott. Aber die Gruben wußten, was von ihren Opfern abhing. Und konnten 1946 in Salzgitter nur 2,4 Millionen Tonnen Erz gefördert werden, so stieg die Eigenversorgung der deutschen Hütten 1948 auf 8 Millionen und erreichte 1961 schließlich 19 Millionen Tonnen.

Zwischen 1961 und 1964 wurden dann allerdings nicht weniger als 24 deutsche Eisenerzgruben wieder stillgelegt. Da sank die eigene Erzförderung auf 11,6 Millionen Tonnen, denn nun wurden 35 Millionen hochgradigen Erzes importiert - zehnmal soviel wie im Jahre 1932. Da war es beim Erzbergbau wie beim Kohlenbergbau, waren die Notjahre vergessen, war Rentabilität das allein Entscheidende. Arme Erze aber sind teurer zu verhütten als reiche, erfordern sehr viel mehr Koks und Kalk. Und gibt es nicht übergenug reiche Erze auf der Welt?

Heute wohl, aber morgen bestimmt nicht, denn überall heißt es nun »Industrialisieren oder Verhungern!« Voraussetzung aller Industrialisierung aber ist Stahl. Wenn Deutschlands Eisenverbrauch, wie gesagt, Mitte des vorigen Jahrhunderts 57 Gramm pro Kopf betrug, so heute 620 Kilo. In zahlreichen Ländern aber sind es noch keine 60 und in manchen nur 6 Kilo. Während sich die Erdbevölkerung verdoppelte, stieg die Stahlerzeugung auf das Zehnfache, war sie 1964 doppelt so groß wie 1950. Und da standen dem riesigen Afrika dennoch nur eineinhalb Millionen Tonnen Rohstahl zur Verfügung.

Die sicheren Eisenerzvorkommen werden heute mit etwa 175 Milliarden Tonnen angenommen. Etwa 700 Millionen Tonnen werden jährlich gefördert, und so scheinen wir für das nächste Vierteljahrtausend keine Sorgen zu haben. Aber beim Erz ist es wie beim Öl: Nicht nur, daß es Vorräte gibt, ist wichtig, sondern wo. Denn davon hängt ab, ob sie uns jederzeit zur Verfügung stehen - und zu welchem Preis. In den ersten Nachkriegsjahren jedenfalls retteten uns nur unsere eigenen Erze. Auch wenn die Alliierten ihren Import erlaubt hätten, wäre Deutschland nicht in der Lage gewesen, für Schwedenerze, die 1939 rund 17 Mark die Tonne gekostet hatten, zehn Jahre später 49 Mark zu zahlen und nach Ausbruch des Koreakrieges 56 DM. Da gab es auch keinen Schiffsraum, und da waren die afrikanischen Erzlagerstätten, die vor allem durch Deutschlands Wiederaufstieg erschlossen wurden, noch gar nicht lieferfähig. Der Schatz im eigenen Keller war es, der Deutschlands Startkapital in den Nachkriegsjahren bildete. Die Kohle der Ruhr und das Erz von Salzgitter, denn nur Kohle und Eisen zusammen bilden die Grundlage unserer mechanisierten Welt.

Und nicht Roheisen natürlich, wie es aus den Hochöfen kommt, und auch nicht Rohstahl, sondern Walzwerkserzeugnisse, Profile, Rohre, Blech, die hunderterlei Produkte einer hochentwickelten Hüttenindustrie, wie sie Krupp und Klöckner, Poensgen, Stinnes und August Thyssen geschaffen hatten und wie sie Albert Vögl, der als Bergarbeiter begann und als Fünfzigjähriger Chef einer Viertelmillion Arbeiter war, 1926 zur »Vereinigten Stahlwerke AG« zusammenfaßte.

Als größter Hüttenwerks-Konzern Europas hatten die Vereinigten Stahlwerke 1938 einen Umsatz von 2,6 Milliarden Mark und eine Rohstahlkapazität von 11,5 Millionen Tonnen besessen. Und von denen wurden vier Millionen demontiert. Auch nachdem die Firma selber aufgelöst war wie die IG-Farben, »entflochten« wie die gesamte deutsche Stahlindustrie. Diese hatte 1890 etwa 2 Millionen Tonnen Rohstahl produziert, bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges etwa 14 Millionen; 1938 stand sie mit 23 Millionen hinter den USA an der zweiten Stelle aller Stahlerzeuger der Welt, erbrachte unmittelbar ein Zwölftel des deutschen Ausfuhrerlöses und belieferte deutsche Eisenverarbeiter, die rund 2 Millionen Leute beschäftigten.

Die Zerstörungen waren auch hier relativ gering geblieben, und Deutschlands Stahlkapazität betrug 1945 noch gut 20 Millionen Tonnen, von denen 16 an der Ruhr lagen, 2,7 Millionen in der französischen Zone, etwa eine halbe Million in vier Kleinbetrie-

ben der US-Zone und nur 0,3 Millionen Tonnen in der Ostzone. Aber »Wie es dem Stahl geht, so geht es dem ganzen Land« heißt es in Amerika schon seit drei Generationen, und dort kämen heute 850/„ aller Fertigwaren ohne Stahl nicht zustande; vier Zehntel aller Löhne hängen da unmittelbar oder mittelbar von der Stahl-Industrie ab. Die USA sind das »stahlbewußteste« aller Länder, und so hatten die amerikanischen Experten, die Präsident Truman nach Potsdam begleiteten, Richtlinien erhalten (die sich in den 1960-61 veröffentlichten Department of State-Publications NO. 7015 und 7163 finden), in denen es unter dem Titel »Dauernde Beschränkungen für die deutsche Wirtschaft und Industrie« heißt: »Die Regierung der Vereinigten Staaten befürwortet eine Politik der maximalen Ablieferung von Produktionseinrichtungen... als Sicherheitsmaßnahme ... und derart, daß andere Teile Europas entsprechend stärker industrialisiert und in ihrer Abhängigkeit von der deutschen Stahl- und chemischen Industrie entlastet werden.. Dementsprechend wurde General *Clgy* angewiesen, bei den Verhandlungen über den Potsdamer »Industrieplan« als Rohstahlproduktion Restdeutschlands höchstens 3,5 Millionen Tonnen zuzugestehen, während die Sowjets 4,9 und die Engländer 2 Millionen Tonnen erlauben wollten. Schließlich einigte man sich auf ein »Stahl-Limit« von 5,8 Millionen Jahrestonnen oder Deutschlands Erzeugung des Jahres 1895. Ein halbes Jahrhundert Mühe sollte ausgelöscht werden und Fortschritte, die ganz Europa und der ganzen Welt zugute kamen – dennoch aber bekam Clay (wie er in »Entscheidung in Deutschland« berichtet) einen schärfen Verweis des State Department, weil er »viel zuviel« zugestanden hatte. Deutschlands Export wurde auf 300000 Tonnen beschränkt, während es in der 1926 zustandegekommenen und bis 1939 bestehenden Internationalen Rohstahlgemeinschaft die größte Exportquote besessen hatte, 1928-38 im Durchschnitt 3,05 Millionen Tonnen Roheisen und Rohstahl jährlich ausfuhrte und dazu – ohne Maschinen etc. – 4,3 Millionen Tonnen Eisen- und Stahlwaren. Was allerdings vorerst keine Rolle spielte, denn an Export war ja überhaupt nicht zu denken. De facto erzeugt werden konnten auch nicht 5,8 Millionen Tonnen Stahl, sondern 1947 nur wenig mehr als 3 Millionen, denn hatten Deutschlands Hütten 1938 rund 30 Millionen Tonnen Kohle verbraucht, so bekamen sie nun 6,7 Millionen Tonnen zugewiesen. Da bekamen sie, wie geschildert, keine Auslandserze und viel zuwenig Schrott, waren die Stahlpreise so niedrig angesetzt, daß Stahlerzeugung wie Kohlefördern in Deutschland ein Verlustgeschäft war. Und da wurden natürlich nicht die ältesten und am wenigsten leistungsfähigen

Hütten als »Überschuß-Kapazität« demontiert, sondern die modernsten. Da spiegelte sich vor allem im Schicksal der August-Thyssen-Hütte das Schicksal der ganzen deutschen Schwerindustrie wider. Es bewahrheitete sich erneut das Wort, daß der Wind den höchsten Baum am heftigsten schüttelt.

27 Den höchsten Baum schüttelt der Wind am heftigsten

DER BEISPIELHAFTE KAMPF DER AUGUST-THYSSEN-HÜTTE

Das bedeutendste Stahlrevier Europas ist das Ruhrrevier. Die größte Hütte dieses Reviers und damit Europas war 1938 die August-Thyssen-Hütte in Duisburg-Hamborn. Heute darf sie diesen Superlativ wiederum in Anspruch nehmen. Dreimal täglich ist hier Schichtwechsel, kommen durch jedes von sieben Toren 600 Mann heraus, treten 600 andere ein. Hochöfen müssen aus technischen Gründen ununterbrochen in Betrieb sein. Und alle Anlagen kosten Geld, für das die Banken Zins nach Kalendertagen und nicht nach Arbeitsstunden einheben. So ist der Dreischichtenbetrieb an der Ruhr eine Selbstverständlichkeit. Heute zumindest. Denn vor gar nicht so langer Zeit gab es nur zwei Schichten: Jede zu zwölf Stunden.

In der August-Thyssen-Hütte arbeiten rund 12000 Menschen von 6 bis 14, von 14 bis 22 und von 22 bis 6 Uhr, und ein Schichtplan sorgt dafür, daß nun niemand länger als 42 Stunden wöchentlich die Anlagen zu bedienen hat. Und »bedienen« heißt hier vor allem rund zehn Millionen Tonnen Material im Jahr bewegen: Ein 1-Ofen, der täglich 800 Tonnen Roheisen gibt, braucht alle 24 Stunden 3200 bis 4000 Tonnen Erze und Zuschläge und 200 Tonnen Koks. Er braucht alle 60 Minuten 150 000 Kubikmeter 1-Ofenwind, der auf 900 bis 1300 Grad erhitzt werden muß. Um die Ofenwände und Armaturen zu kühlen, sind täglich 45000 Kubikmeter Wasser nötig - etwa 25 Kubikmeter je Tonne Roh-
eisen oder der Bedarf einer Stadt von 100000 Einwohnern. Und Stahlwerke brauchen neben Roheisen Schrott. Kokereien brauchen Kohle, alles hier frißt Strom.

Zehn Millionen Tonnen Material füllen eine halbe Million Güterwagen von je 20 Tonnen Tragfähigkeit. Oder etwa 6 600 Lastkähne von je 1500 Tonnen. Und Lastkähne sind billiger: sie brauchen - naturgesetzlich bedingt - weit weniger Zug- oder Schubkraft als ein Eisenbahnzug. Das tote Gewicht - das Eigengewicht - ist im Verhältnis zur Nutzlast um mindestens ein Drittel geringer. Die geleistete Tonnenkilometerzahl je Beschäftigten gut dreimal höher. Aber leistungsfähige Kähne setzen rüstsprechende Wassertiefen voraus. Und obwohl sie dem Ruhrgebiet den Namen gab, ist die Ruhr nicht tief genug.

Stahl, das war lange gleichbedeutend mit Krupp/Essen und Schneider/Creusot. Aber Krupps Überlandtransporte erfolgten bis 1858 mit Pferdewagen. Nun baute er sich eine private Eisenbahnstrecke zur Linie Duisburg-Altenessen-Dortmund, denn Essen selber bekam erst 1862 Eisenbahnanschluß.

Alle Kohle wurde von Pferdewagen transportiert, auch wenn diese auf Schienen rollten, wie die der 1828-30 gebauten »Deilbachbahn« von der Zeche Himmeisfürster Erbstollen über Kupferdreh nach Langenberg. Denn Friedrich Wilhelm III. verbot den Kauf einer englischen Lokomotive mit der Begründung, solch eine Lokomotive habe bereits einen Menschen getötet.

Essener Kohle war auf der Ruhr seit Jahrhunderten nach Ruhrort und so an den Rhein gebracht worden. Aber Zechen an der Ruhr gab es schon seit fast vier Generationen nicht mehr, und ihren Höhepunkt erreichte die Ruhrschiffahrt 1860 mit einem Jahresumschlag von insgesamt 870000 Tonnen. Wobei »Jahresumschlag« den Umschlag von sieben bis acht Monaten bedeutete, denn den Rest des Jahres genügte der Wasserstand auch für Kähne von 60 bis 100 Tonnen nicht. Und so viele Schleusen mußten passiert werden, daß die Fahrt Witten-Ruhrort elf Tage dauerte. Schon die Eisenbahn Mülheim-Essen-Bochum ließ den Schiffsverkehr rasch zurückgehen, und die 1872 in Betrieb gekommene Linie Kupferdreh-Kettwig-Düsseldorf machte ihn völlig bedeutungslos. 1889 wurde die Ruhrschiffahrt eingestellt, fuhr der letzte Kahn den Fluß hinab. Der Rhein-Herne-Kanal aber, an dem Essens Hafen heute liegt, wurde erst 1894 eröffnet. Der wurde erst sehr viel später für Kähne bis 1750 Tonnen befahrbar und noch viel später intensiv genutzt, denn er ist ja ein Teil des Mittelland-Kanals, und der wurde erst 1938 fertig.

Essen aber lag dennoch ungleich verkehrsgünstiger als die Hüttenwerke Schneider/Creusot. Denn Le Creusot liegt im burgundischen Bergland, 400 Meter über dem Meer. Da gab es zwar den Canal du Centre zur 75 Kilometer entfernten Loire, aber der war nur einen Meter tief, auch beim besten Wasserstand nur für 85-Tonnen-Kähne befahrbar und hatte 85 Schleusen. Der bewältigte 1863 ganze 263 000 Tonnen Fracht. Und als es eine Bahnverbindung zum Rhein gab, war die 280 Kilometer lang.

Essen wurde zur Stahlstadt, weil hier die ersten Tiefschächte niedergebracht wurden, es das Zentrum des wichtigsten Koks-kohlenreviers Europas bildet. Le Creusot wurde zu Frankreichs Stahlzitadelle, weil hier in Ochsenkarrenreichweite Kohle und Erze liegen. Die August-Thyssen-Hütte aber liegt auf reichen Kohlevorkommen und direkt am Rhein, dem größten Lastträger

Europas und der heute intensiv genutzten Wasserstraße der Erde. Deren »entscheidender Überlegenheitsfaktor« war und ist (auch dem amerikanischen Hüttenexperten Brassert zufolge) der »ideale Standort zwischen Schacht und Strom«, das »vorbildliche energie- und transportwirtschaftliche Verbundsystem des Raumes [Lamborn].«

Diesen Standort, der für den Wiederaufstieg der Hütte so entscheidend war wie für ihre Vorkriegsüberlegenheit, konnte niemand und nichts ihr nehmen - und ebenso konnte niemand und nichts dem ganzen Ruhrrevier (und im Grunde ganz Westeuropa) die Überlegenheit seiner Lage und des Zusammentreffens dichtester Besiedlung, riesiger Energievorräte und idealer Transportbedingungen rauben.

Billige Transporte aber sind das Entscheidende. Denn wenn das auch phantastisch klingt: Neun Zehntel der menschlichen Tätigkeit besteht darin, Gegenstände (oder sich selber) von einem Ort an einen andern zu befördern. Weit mehr Arbeit muß aufgewendet werden, um das Getreide in die Mühlen zu bringen, das Mehl zum Bäcker und das Brot zu den Verbrauchern, als zu säen und zu ernten. Eisen zu erschmelzen ist eine Kleinigkeit, verglichen mit dem Herbeischaffen der Rohstoffe und den Transporten, die nötig sind, ehe Schienen verlegt werden können oder Stahlträger ein Lochhausgerüst bilden. Erze, Koks, Zuschlagstoffe und Schrott sind drei- bis fünfmal so schwer wie das Endprodukt. Zahlreiche Industrien aber bewegen fünfzig Tonnen Material, um eine Tonne ihres Fertigprodukts zu gewinnen. Transportkosten machen nie-¹ als weniger als ein Sechstel, sehr oft aber sieben bis neun Zehntel der Gesamterzeugungskosten aus. Und durch seine sonst viel-¹ e klagte »Kleinräumigkeit« ist Europa im Vorteil gegenüber der Sowjetunion und den USA: Westeuropa kommt mit weniger als einem Fünftel der Gesamttransportkosten der SU aus. Denn das 1 iusen von Magnitogorsk im Ural z. B. liegt 2200 Kilometer von der Kohle des Kusnezbeckens entfernt und immer noch 1200 km vom Revier Karaganda. Kohle und Eisen der SU liegen so weit itiseinander wie Gibraltar und Berlin oder Paris und Kopenhagen; kein Regime kann daran etwas ändern. Die reichsten Eisenerze der Vereinigten Staaten lagen am Lake Superior; von dort bis Pittsburgh sind es 1750 Kilometer oder so weit wie von Holland im ums Schwarze Meer. Die Lager der Mesabi-Range sind heute praktisch erschöpft, und näher als 2 500 Kilometer gibt es nun in Nord-mncrika keine anderen reichen Erze. Und das ist das Zwölfeinhalb-iche der Entfernung Lothringen-Ruhr. Europas Grenzen sind hinderlich. Aber sie sind Menschenwerk, können administrativ

beseitigt werden. Ein Industrieller an der Ostküste der USA dagegen kann nicht ohne weiteres die Westküste beliefern, denn dazwischen liegen zwar keine Zollgrenzen, aber 6000 Kilometer Eisenbahnfracht. Und die ist so kostspielig, daß in Kalifornien durch den billigeren Seeweg heute teilweise mit deutschem Stickstoff gedüngt und mit deutschem Zement gebaut wird.

Allerdings erst, seit nach dem Krieg neue Verlade- und Löschmethoden entwickelt, Mineraldünger z. B. auch in »bulk«, nicht in Säcken, sondern als Losegut, transportiert wurde und ihn nun eine Kunststoffschicht vor der Seeluft schützt. Denn wenn Papiersäcke auch nicht so teuer sind wie z. B. Zuckersäcke, von denen die etwa 100000, die ein Zehntausend-Tonnen-Frachter faßt, alleine schon 100000 Mark kosten - Laden und Löschen von »bulk«-Transporten sind ungleich billiger.

Und auch Europas Kohle-Erz-Konzentration war kein Naturgeschenk, sondern das Produkt schöpferischen Menschengesistes, denn Lothringens Minette - die »Erzchen« - sind nicht nur relativ eisenarm, sondern auch sehr phosphorreich und waren für den Bessemer-Prozeß der Massenschmelzherstellung nicht zu gebrauchen.

Aber da hörte im Winter 1870 ein schwächlicher Aushilfsschreiber des Londoner Polizeigerichts Old Bailey, der in seiner Freizeit Chemie studierte, einen Vortrag des berühmten Hüttenfachmanns George *Chaloner*, und der sagte: »Wer Phosphorerze für den Bessemer-Prozeß brauchbar macht, wird über Nacht berühmt und reich und verändert die Welt. Denn die Erze Lothringens wie die Lapplands sind dann zu gebrauchen und die Dutzender anderer Lagerstätten . . .« Der Polizeischreiber Sidney Gilchrist *Thomas*, der das hörte und der damals 20 Jahre alt war, brauchte Geld, denn er mußte seine Mutter und seine jüngeren Geschwister erhalten, hatte das Medizinstudium aufgeben müssen, weil sein walisischer Vater zu früh starb. Vor allem aber begeisterte ihn die Möglichkeit, die ganze Welt reicher zu machen, und er war zäh und klug genug, sein Ziel zu erreichen. Er wurde dadurch zwar nicht »über Nacht« berühmt, denn neun Jahre vergingen, ehe ihn das Iron and Steel Institute auch nur zu Worte kommen ließ. Und auch persönlich nutzte ihm sein Stahlschmelzverfahren so gut wie nichts, denn er starb schon als Fünfunddreißigjähriger an Lungentuberkulose. Aber Thomas stellte die Weltstahlproduktion auf eine neue Grundlage und gab Westeuropa die Chance, das intensiv wirtschaftende Gebiet der ganzen Erde zu werden.

Spätere Transportkosten volkswirtschaftlich eine enorme Rolle, so in jedem einzelnen Betrieb. Ein Sechstel des Gesamtkapitals des

Unilever Trusts z. B. ist in Transportmitteln angelegt, und wie diese eingesetzt werden, entscheidet über Gewinn und Verlust. Ein Bauunternehmer, der seine Mauersteine von Hand stapeln läßt statt durch Gabelstapler, kann sich heute so wenig halten wie einer, der Handschaufler statt Bagger benutzt, und kein Stahlwerk konnte mit der August-Thyssen-Hütte konkurrieren, solange nur sie ihre Kokerei direkt neben den Hochöfen besaß, der Blockstahl hier ohne jeden Umweg und ohne jede gegenläufige Bewegung von den Thomas- und Siemens-Martin-Ofen zu den Walzenstraßen gelangte. Hüttenwerke gab es zu Ende des vorigen Jahrhunderts viele. Aber nur die ATH lag damals direkt am Rhein, und August Thyssen baute mit einem Aufwand von 30 Millionen die zwei Hüttenhäfen Alsum und Schwelgern. Und Schwelgern hat heute einen Jahresumschlag von 16 Millionen Tonnen, etwa soviel wie Bremen. Kein Lexikon nennt es, und in keinem großen Atlas ist es zu finden, aber Schwelgern ist nun nach Duisburg-Ruhrort der zweitwichtigste aller deutschen Binnenhäfen.

August Thyssen schuf zwischen den Zechen, Kokereien und 1 Hüttenwerken des ganzen Raumes Hamborn eigene Schienenverbindungen, die heute den »Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen« bilden und von Hiesfeld und Dinslaken bis Laar und zu Iphix-Rheinrohr reichen. Und die 1964 gut 70 Millionen Tonnen Güter beförderten, soviel wie die Eisenbahnen der Schweiz und 1 hollands zusammengekommen und mehr als das Doppelte aller 1 Eisenbahngütertransporte Argentiniens. Tag und Nacht rollen »Iphix«-Waggons über 485 Kilometer eigener, elektrifizierter Schienenwege vom und zum Rhein, siebentausend täglich.

1 Dieses in Europa wie auf der ganzen Welt einmalige private Transportsystem überdauerte die Demontage und die Entflechtung der Einzelwerke. Hier gab es schon 1945 wiederum einen sehr intensiven Verkehr, denn Kohle wollten die Sieger so gerne haben wie die Schweizer und die Holländer. Nichts aber hatte es hier gegeben, bevor August Thyssen es schuf, den »idealen Standort« so wenig wie alles übrige. Und so danken wir ihm Deutschlands Wiederaufstieg ebenso wie seinem Nachfolger Hans-Joachim *Sohl* - und den Männern, die Thyssens Beispiel folgten, seit 1897 z. B. das Hüttenwerk Rheinhausen schufen (durch das Krupp an den Rhein ging) oder die Hüttenwerke der Phönix-Rheinrohr AG bei Ruhrort, einer Firma, die im Binnenland, in 1 Schweier, gegründet wurde wie Krupp oder die Gute-Hoffnungshütte, und die ihre ersten Hochöfen und Walzwerke in Hörde und Dortmund baute.

Auch August *Thyssen* war 1842 in Eschweiler geboren worden,

entstammt einer Aachener Handwerkerfamilie, die aus der Eifel kam. Der Großvater war Stadtschreiber, der Vater machte eine Banklehre durch, wurde Leiter eines der ersten Drahtwalzwerke Deutschlands und machte sich später als Bankier selbständig. Er konnte jedem seiner acht Kinder 15 000 Mark hinterlassen, für damalige Verhältnisse ein Vermögen. Und er konnte August Thyssen auch eine Erziehung bieten, wie sie damals überaus selten war: Der erhielt am berühmten Polytechnikum von Karlsruhe eine hervorragende technische und an der Handelslehranstalt von Antwerpen eine außergewöhnlich gute kaufmännische Ausbildung. Der hatte in der Fabrik und in der Bank seines Vaters gearbeitet, ehe er als Fünfundzwanzigjähriger mit einem Verwandten und vier anderen Teilhabern das Bandeisen-Walzwerk Thyssen, Fassoul & Co. in Duisburg gründete.

August Thyssens Einlage betrug 8000 Taler, 24 000 Mark oder den dreihunderttausendsten Teil dessen, was er hinterließ. Allerdings bei einem Jahresverdienst der Ruhrkumpel von damals durchschnittlich 678 Mark und Höchstlöhnen wie denen des Gußstahlwerkes Witten, das 980 Mark jährlich oder noch keine 1 Mark die Woche bezahlte. Thyssen war Geschäftsführer und leitete den Betrieb so, daß bei der Liquidierung der Firma vier Jahre später jeder Teilhaber das Fünffache seiner Einlage bekam. Denn nun machte sich August Thyssen selbständig. Ein kantiger Einzelgänger und Individualist, der stets »in sich selbst stark und von niemandem abhängig« sein wollte, gründete er mit 35 000 Talern (zu denen sein Vater als Kommanditist ebensoviel hinzufügte) am 1. April 1871 auf einem ehemaligen Bauernhof in Styrum bei Mülheim sein eigenes Bandeisen-Walzwerk, arbeitete hier in einem Büro, das früher der Stall war und wo auch Putzwolle und Schmieröl lagerten. Denn Geld war für Thyssen stets nur ein Produktions-, Macht- und Freiheitsfaktor, es zu genießen, blieb ihm immer fremd. Auch im Schloß Landsberg bei Kettwig, das er 1903 erwarb und teilweise mit erlesenen Kunstwerken ausstattete, bewohnte er nur zwei kleine, nüchterne Zimmer, in denen nie die Schutzbezüge von den Möbeln genommen wurden. Thyssen war ein starker Esser und brauchte viel Schlaf. Aber sonst war er völlig bedürfnislos, gab es für ihn nur eines: Geradezu fanatisches Arbeiten.

Schon in Styrum arbeitete Thyssen als sein eigener Ingenieur, Werkmeister, Buchhalter und Reisender so intensiv, daß aus den 70 Leuten, mit denen er hier begann, binnen 15 Jahren 2 000 wurden. Natürlich nicht durch seinen Fleiß allein, sondern auch durch die Zeitumstände, vor allem den Eisenhunger der »Gründerzeit«:

Als Thyssen seine Firma ins Handelsregister eintragen ließ, wurde ja auch das Deutsche Reich gegründet, hörten die partikularistischen Beschränkungen auf, die bisher die Unternehmerinitiative lähmten. Da bezahlte Frankreich 5 Milliarden Kriegsschadigung, mit denen die Staatsschulden getilgt wurden und die so in Umlauf kamen. Wenn es bis 1862 gedauert hätte, ehe die Eisenbahn Duisburg—Essen—Dortmund zustande kam, so entstanden 1870-90 nicht weniger als 24000 Kilometer neuer deutscher Eisenbahnlinien. Und kamen 1848-70 insgesamt 300 deutsche Aktiengesellschaften zustande, so 1870-73 über tausend, denn die staatliche Konzessionspflicht war aufgehoben worden.

Bahnbauten wie Industrialisierung bedeuteten Eisenbedarf. Und so stieg 1870-73 der Roheisenpreis von 60 auf 170 Mark die Tonne, kostete Stabeisen 366 statt 180 Mark. Und so wurden 1870-71 die Rheinischen Stahlwerke in Meiderich und das Eisen- und Stahlwerk Hoesch in Dortmund gegründet, machte Friedrich *Grillo* die Dortmunder Union, die nun 12000 Leute beschäftigte, zum größten Eisen- und Stahlwerk des Reviers.

Thyssen aber wußte, daß das alles zu schnell ging. Während andere mit Millionen herumwarfen, rechnete er mit halben Pfennigen - und verdiente so auch noch Geld, als der Eisenpreis auf 55 Mark sank - blieb er von der großen Krise der Jahre 1874-79 unberührt. Als ein »Pionier des Osthandels« reiste er 1874 nach Rußland und kam mit so vielen Aufträgen heim, daß er 1875 seine vierte Bandeisenstraße in Betrieb nehmen konnte. Er baute ein Röhrenwerk, während die Phönixaktien von 400 auf 20 fielen, die der Dortmunder Union von 171 auf 4, so daß an jedem Anteil 1670 Mark verloren wurden, und der Schalker Verein sein ganzes Aktienkapital abschreiben mußte. Thyssen konnte 1882 ein Blechwalzwerk, seinen ersten Siemens-Martin-Ofen, eine Verzinkerei und eine Kesselschmiede in Betrieb nehmen und 1885-87 seinen entscheidenden Schritt tun: Die Mehrheit der Kuxe der »Gewerkschaft 1) deutscher Kaiser« erwerben und so sein Kohle-Reich begründen. Bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges waren 56% der deutschen kohlenförderung im Besitz deutscher Hüttenwerke. Denn je nach der Koksqualität gibt der gleiche Hochofen mit dem gleichen Erz monatlich 3000 Tonnen mehr oder weniger Roheisen. Vom Asche- und Wassergehalt, der Festigkeit, dem Schüttgewicht und der Struktur des Kokses hängt auch die Roheisenqualität ab - und von der die des Stahls. Und so schalten eigene Kokereien nicht nur Zwischengewinne aus, sondern die eigenen Leute wissen auch genau, was »ihr« Werk braucht, durch Lieferaufträge an fremde Firmen sind dessen Sonderbedürfnisse längst nicht so gut zu

decken. Aber daran dachte in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts außer Thyssen niemand. Daß Kohle und Eisen in einer Hand den größten Nutzen bringen, galt damals nicht als selbstverständlich, die fachliche Beschränkung war »Tradition«, und so interessierte sich z. B. Kirdorff nur für Kohle, Alfred Krupp sehr lange nur für Stahl. Thyssens Maxime jedoch war »jeden Umweg vermeiden«: Er wollte »eine Rechnung«, verdiente an eigenen Zechen, Kokereien, Hochöfen und Walzwerken wie an einer eigenen Maschinenfabrik, gründete auch eine eigene Absatzorganisation, die heute als »Handelsunion AG« in Düsseldorf zweieinhalb Milliarden jährlich umsetzt, mehr als 9000 Mitarbeiter und Tochtergesellschaften und Niederlassungen in aller Welt hat und entscheidend zur Rationalisierung der vorher zersplitterten Lagerhaltung beitrug. Thyssen wurde so zum Schöpfer der deutschen Verbundwirtschaft und des ersten vertikalen Montankonzerns Europas. Und er baute Seit 1890 Seine Hütte in Hamborn-Bruckhausen derart, daß er auch erstmals »in einer Wärme« arbeitete, er sein eigenes Roheisen mit seinem eigenen Koks erschmolz; dieses wiederum verwandelte er, ohne es erkalten zu lassen, in Stahl, und diesen Stahl verarbeitete er ohne neues Erhitzen zu Walzwerkserzeugnissen weiter. In nur einer Richtung verlief hier, wie gesagt, die ganze Fabrikation; Transport und Energiekosten wurden gespart, denn Thyssen heizte seine Koksofen mit dem Gichtgas seiner Hochöfen. Er verfeuerte die Kohle, die zu viele Steine enthielt, um transportiert zu werden, in seinem eigenen Kraftwerk. Heizte mit dem Abdampf dieses Werkes seine Arbeitersiedlungen. Das alles aber konnte er natürlich erst, seit er Kohle hatte, und Kohle gab es hier nicht, ehe Thyssen sie hob. Duisburg-Hamborn hat heute über eine halbe Million Einwohner. 1890 aber, als Thyssen an den Rhein zog, war Hamborn ein Dorf, das eine alte Zisterzienserabtei umgab. Weite Felder wechselten mit Wald ab, der von Marxloh und Schmidthorst bis Sterkrade und Holten reichte. Berühmt war die Hamborner Bauernkirmes. Berühmt waren auch die Schlittschuhpartien, die es jeden Winter von Hamborn und Fahrn, Alsum oder Meiderich bis Duisburg gab, denn die Emscher überschwemmte regelmäßig die Wiesen, und das Wasser gefror. Als August Thyssen 1889 dem Bauern Adolf Schulte-Wissermann und dessen Nachbarn die 225 Hektar abkaufte, auf denen er seine Hütte zu bauen gedachte (und dadurch den Ruf erwarb, völlig Größenwahnsinnig geworden zu sein), da war Bruckhausen ein Dorf mit 520 Einwohnern, das 81 Häuser zählte, und in Hamborn, Beeck und Bruckhausen zusammen lebten noch keine 4000 Menschen.

Zwei Jahrzehnte später waren es 120 000. Und nicht nur Deutsche, sondern auch Österreicher und Polen, Holländer und Italiener, Tschechen, Franzosen und Russen. Denn durch August Thyssen war Hamborn »das Kimberley der schwarzen Diamanten« geworden. Da dehnte sich nun die Gerechtsame der Gewerkschaft Deutscher Kaiser über 40000 Hektar hin aus. Da wurden hier dreieinhalb Millionen Tonnen Kohle gefördert oder *tausendmal* soviel wie deren Schacht 1 lieferte. Da war die Belegschaft von 80 Mann auf 17000 angewachsen und die Lohnsumme von 70000 Mark auf 25 Millionen. Acht Schächte hatte Thyssen nun in Betrieb, und die machten ihn zum bedeutendsten Bergherrn Deutschlands, denn sie standen auf acht Milliarden Tonnen erwiesener Vorräte, einem Achtel aller Kohle des rheinisch-westfälischen Mutungsgebietes. Auf dieser Kohle stand nun die August-Thyssen-Hütte.

1 Jnd direkt am Rhein lagen die Hochöfen und Walzenstraßen. Aber diese beiden Erfolgsfaktoren schienen einander auszuschließen, und daß er sie zu vereinen verstand, war die größte Leistung des »Alten«. Denn schon als sie 1871 ihren Schacht 1 niederzubringen begann, hatte die Gewerkschaft Deutscher Kaiser große Schwierigkeiten gehabt. Es dauerte fünf Jahre, ehe er förderte, und dann waren das ganze 3583 Tonnen. Die wurden mit Ochsenkarren zum Rahnhof Neumühl gebracht, dort von Hand in Waggons umgeschaufelt. Später kam eine rund zwei Kilometer lange Grubenanschlußstrecke in Betrieb, aber auch da zogen noch Ochsen die Waggons, denn für eine Lokomotive war lange kein Geld da, und weh 1885 wurden immer noch nicht mehr als 183000 Tonnen Kohle gewonnen: Der Schacht war zu wenig tief, und andere Schächte konnten nicht niedergebracht werden, denn die Mutungen stießen auf starke Solquellen, und zu den Wassereinbrüchen IrLten Sandrutsche. Rhein und Emscher waren zu nahe. Die Kohle lag hier unter hartem Mergel und in einer Schwemmland(-haft voller Tücken.

1)ie Kuxenbesitzer der Gewerkschaft Deutscher Kaiser versuchten (kshalb, ihre Anteile loszuwerden, und so wurde Thyssen 1887 raktisch der Alleininhaber. Die Besitzer des benachbarten Gruchnfeldes »Rheinland« versuchten ebenfalls zu verkaufen. Verkwigten 600000 Mark, die niemand geben wollte. Aber Thyssen g;th sie. Selber hatte er inzwischen die Felder Walsum 1 bis VI gemutet und besaß so zusammenhängende Kohlenvorkommen von zweieinviertel Millionen Quadratmetern, mehr als damals der 1 rcußische Staat, dessen Besitz zudem zersplittert war. Aber alle 1 ach1eute waren sich darin einig: Die besaß Thyssen auf dem Rtpier. Fördern konnte hier am Niederrhein niemand. Denn jeder

Schachtbau war hier ausgeschlossen. Mit den üblichen Methoden wohl. Mit neuen aber...

Im gleichen Jahr wie Thyssen wurde in Berndorf in Oberfranken Karl P. G. *Linde* geboren, der Begründer der modernen Kältetechnik. Der revolutionierte die Nahrungsmittel-Konservierung, erschloß Europa die Fleischquellen der Überseeländer, begründete die Kühlschrank-Industrie. Der nutzte die Kältetechnik zur Luftverflüssigung und großtechnischen Sauerstoffherstellung, ermöglichte so die Schweißtechnik wie die modernste Art der Stahlherstellung. Linde baute bereits 1875 seine Ammoniak-Eismaschine, und August Thyssen erkannte, daß die auch ein neues Schachtbau-Werkzeug war. Da keine der bestehenden Firmen Schächte für ihn niederbringen wollte, gründete er selber eine Schachtbaufirma, und die entwickelte das Gefrierverfahren, das weltweit vorher unzugängliche Kohlenschätze erschloß und das auch beim Niederbringen von sechs der zwölf neuen Schachtanlagen angewendet wird, die jetzt in Westdeutschland entstehen: In zwei bis drei Meter Abstand vom vorgesehenen Schachtfumfang werden Löcher gebohrt und mit Rohren ausgekleidet. In die werden engere, unten offene Rohre gehängt. Eine Kältemaschine liefert dann eine Kühlflüssigkeit, die im Zwischenraum der Fall- und Gefrierrohre hochsteigt und dem umliegenden Boden soviel Wärme entzieht, daß er zu Eis erstarrt. Ein Eispanzer entsteht, und innerhalb dieses Frostzylinders kann der Schacht niedergebracht werden, abgesichert gegen Wassereinbrüche wie gegen Sandrutsche.

Die Einführung dieser Schachtbaumethode war eine der größten technischen Pioniertaten. Aber der Kampf, den Thyssen auszufechten hatte, war nichtsdestoweniger dramatisch: er dauerte sechs Jahre. Erst im Februar 1894 erreichte der Schacht II in Altenrade das Steinkohlengebirge, und zwei weitere Jahre vergingen, ehe die Förderung aufgenommen werden konnte. Noch größere Schwierigkeiten bereitete der Schacht V; neun Jahre vergingen hier, ehe Kohle zutage kam. Aber Thyssen war so zäh wie er erfindungsreich war. Und er holte sich sein Lehrgeld zurück, indem er seine Schachtbaufirma zuerst in Belgien und dann überall »unmögliche« Schächte niederbringen ließ, schon bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges zusammen über 100 Kilometer.

Da waren aber nicht nur Sand und Wasser zu bezwingen gewesen. Thyssens Kohlengruben lagen Rhein und Emscher so nahe, daß die Bergbehörde die völlige Versetzung aller Hohlräume verlangte, denn jede größere Bodensenkung hätte hier ja Überschwemmungen verursachen können. Dieses Ausfüllen hätte

leicht zu kostspielig werden können. Aber Thyssen erfand den »Blas-Versatz«, brachte durch Rohrleitungen seine Hochofenschlacke in die ausgekohlten Räume. Und als sich erwies, daß nach einem Durchgang von 1^{5 000} Tonnen auch die besten Rohre verschlissen waren, kleidete er sie mit Email aus und lieferte auch solche Spezialrohre bald in alle Welt.

Thyssen hatte zahlreiche technische Ideen und nicht weniger organisatorische, leitete z. B. schon 1910 das Gas seiner Kokereien bis Emmerich an der holländischen Grenze, verkaufte durch seine »Gasgesellschaft Hamborn« 100 Millionen Kubikmeter jährlich oder ein Dreißigstel dessen, was damals die 1700 städtischen »Gasanstalten« Deutschlands absetzten. Da er selber riesige Mengen Wasser brauchte, schuf Thyssen das größte Wasserwerk Europas und verkaufte auch Rheinwasser an Dutzende Gemeinden. Er war, wie gesagt, seit 1902 maßgeblich am Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk beteiligt, half die Industrie von Remscheid und Solingen wie die von Benrath und Neuß elektrifizieren. Thyssen heizte mit seinem Hochofengas die Kokereien von Meiderich und Bruckhausen, trieb mit ihm aber auch Maschinen und baute diese Maschinen selber. Denn stets fand er auch die Leute, die er zur Verwirklichung seiner Ideen brauchte. In Dr. Ing. Edmund *Roser* z. B. einen Mann, der seiner Maschinenfabrik weltweites Ansehen gewann und Groß-Gasmaschinen, Walzwerke und Fördereinrichtungen baute, die Thyssen einen weiten Vorsprung vor seinen Konkurrenten sicherten und seine Werke mit-finanzieren halfen. Die Gewerkschaft Deutscher Kaiser besaß so 1910-14 die größte (Gasmasschinenzentrale der Welt, und Roser baute solche Maschinen so gut, daß sie noch ein halbes Jahrhundert später z. B. klaglos in der Zentrale Terre Rouge der ARBED in Luxemburg liefen und daß auch die der Thyssenhütte selber nie ausfielen. In den zwanziger Jahren wurden bei Thyssen in Mülheim die ersten

000torigen Turbogeneratoren der Welt gebaut, für die damalige Zeit Riesen von 12000 und 22 500 Kilovoltampere. Diese Tradi-

on wurde dann seit 1926 von Siemens-Schuckert fortgesetzt, die den Generatorenbau Thyssen übernahmen, als die Vereinigten Stahlwerke gegründet wurden. Aus dieser Fabrik gingen nicht wenige später berühmte deutsche Hochschul-Professoren hervor und ein Stamm von Meistern und Facharbeitern, die die gesamte deutsche Wirtschaft befruchteten.

Nicht anders war es in den übrigen Betrieben August Thyssens. 1) er war, wie vor ihm Harkort, nicht nur ein großer Anreger, sondern auch ein hervorragender Ausbilder, sein Unternehmen eine Pflanzstätte von Könnern, wie es nur wenige gab. Denn Thyssen

wußte stets, was schließlich auch die Sieger einsehen mußten: Die *Menschen* des Ruhrreviers sind das Entscheidende.

Man konnte Deutschlands Stahlkapazität aufteilen, fünf Millionen Tonnen - wie Außenminister Bidault das forderte - nach Lothringen »verlagern« und 3 Millionen nach Luxemburg und 10 Millionen nach England. Aber wo sollten diese Länder genügend Fachkräfte hernehmen? Heute werden regelmäßig 400 verschiedene Stahlsorten erzeugt, und jede erfordert besonderes Wissen und besondere Erfahrung. Da müssen in einem Hüttenlabor wie dem der ATH monatlich 85000 chemische Analysen durchgeführt werden. Aber da werden auch Schmelzer gebraucht, die auf Grund des Kristallbildes mit freiem Auge auf ein zweihundertstel Prozent genau den Kohlenstoffgehalt des Stahls schätzen und an der brüllenden Bessemerflamme sehen, wann mit dem Luftpfeifen aufgehört werden muß. Daß der Schmelzvorgang in einem Siemens-Martin-Ofen richtig verläuft, hängt von dessen Konstruktion ab. Aber ebenso vom kritischen Blick und der Sorgfalt des Oberschmelzers und von der richtigen Beschickung: von den Schrotteinkäufern, den Hochofenleuten oder den Gebläsewarten. Da werden zudem in einem Stahlwerk Leute gebraucht, die eine Schaufel voll Dolomit sieben Meter weit durch eine enge Ofentür genau dorthin werfen, wo sie hingehört. Und Kranführer, die 200 Tonnen geschmolzenen Stahls, ohne einen Tropfen zu verschütten, zu einer Gußform bringen, deren Öffnung nicht größer als ein Hut ist. Und die wie die Kokillengießer der SM-Werke den flüssigen Stahl genau in die Mitte der Gußform fließen lassen, denn bei seitlichem Verlauf taugt der erkaltete Block nicht.

Bis 140 Kokillen werden pro Schicht gegossen. Und wie der Gießer die Hitze des flüssigen Stahls aushalten muß, so die Anstrengung, die das Bedienen des 40 Kilo schweren Hebels bedeutet, der den Stopfen der Pfanne bewegt. Einer Pfanne, die 300 Tonnen eines Metalls enthält, das auf 1700 Grad gebracht wurde, und von dem jeder Tropfen lebensgefährlich werden kann.

Schon Stahl zu erzeugen, ist also keine Kleinigkeit. Aber aus einem glühenden Stahlblock von 50 Tonnen eine Kurbelwelle zu schmieden, noch etwas ganz anderes. Und von der Geschicklichkeit des Schmiedemeisters hängen da nicht nur die Millionenwerte riesiger Schiffe ab, sondern nicht minder das Leben der Besatzungen und Passagiere, denn während eines Sturmes bedeutet ein Kurbelwellenbruch den Untergang des Fahrzeuges.

Blech entsteht heute scheinbar »von alleine«. Aber schon die zwei Leute, die hintereinander auf der Steuerbühne einer Blockstraße sitzen, müssen über Fingerspitzengefühl ebenso wie über großes

f
)

technisches Können verfügen, denn sie kontrollieren nicht nur eine Apparatur, sondern *lenken* durch ihren Fingerdruck das Walzgerüst. Der Schweiß steht ihnen auf der Stirn durch die Nervenanspannung, die das bedeutet. Breitbandstraßen arbeiten heute mit 600 Meter in der Minute, Automobilblech wird schneller gewalzt als ein Mensch laufen kann. Aber das Stahlband darf weder Druck noch Zug ausgesetzt werden. Die Geschwindigkeit der verschiedenen Walzgerüste muß genau aufeinander abgestimmt werden, und auch das ist höchstqualifizierte Facharbeit, die mit Geld alleine nicht zu kaufen ist.

Und so war es beim Stahl wie bei der Kohle gewesen: Wenn die Sieger nicht alles zerstören wollten; wenn es hier nicht einen einzigen, riesigen Friedhof geben sollte, an dem früher oder später ganz Europa zugrunde gehen mußte, so blieb nur, den ständigen Wechselwirkungen freien Lauf zu lassen:

Die Montanindustrie riß durch ihr Wiederhochkommen Dutzende anderer Wirtschaftszweige mit. Und die sie. Denn auf jeden Arbeiter der Hüttenindustrie entfallen acht bis zehn Arbeitskräfte in der Eisen- und Stahlverarbeitung. Jede Million Tonnen Rohstahl bedeutet Arbeit für etwa hunderttausend »Veredler«; dem deutschen Wirtschaftsverband Eisen-, Blech- und Metallverarbeitung gehören heute über dreieinhalbtausend Unternehmen an: Ohne Stahl wären die nicht. Und ohne deren Käufe könnte kein Stahlwerk existieren.

Und welcher Stahl auf welche Weise weiterverarbeitet wird, davon hängt die Handelsbilanz und die Lebenshaltung von Millionen ab, denn (der Düsseldorfer Beratungsstelle für Stahlverwendung zufolge) wird heute direkt und indirekt die Hälfte der deutschen Rohstahlerzeugung ausgeführt, 1964 z. B. über 19 Millionen Tonnen, davon etwa drei Zehntel der Gesamterzeugung unmittelbar, ein Fünftel verarbeitet: Mengenmäßig gingen z. B. 65% aller auf deutschen Werften gebauten Schiffe ins Ausland; 47% aller Fahrzeuge; 35%, der Rohrproduktion und 100% aller Maschinen. Auf das Zusammenspiel der Kräfte kommt es an. Und das muß organisiert werden. Das setzt das Erfassen der vielfältigen Wirtschaftszweigungen voraus und ein klares Ziel. Und das hatte August Thyssen stets. Im November 1918, als Deutschland den Waffenstillstand annahm, sagte er: »Wenn uns die Rettung kommen soll, so kann sie nur aus uns selber kommen. Und diese Rettung kann nur in der Arbeit liegen!« Und er organisierte die Arbeit so, daß Versailles überwunden wurde und die Inflation und (1er geistige Zusammenbruch.

Thyssen war damals 76 Jahre alt. Ein kleiner, untersetzter Mann

im schwarzen Rock des Vorarbeiters und mit einem altmodischen Werkmeister-Plaströschchen um den dicken Hals, der - mit Ausnahme des Eisernen Kreuzes am weißen Band - alle Auszeichnungen und jede Standeserhebung abgelehnt hatte. Er fuhr mit der Bahn von Mülheim nach Kettwig bis zur Brücke, und zwar in der vierten Klasse »weil es eine fünfte nicht gibt«. Da wartete mit einem Einspanner der Kutscher Anton, der zugleich Thyssens Diener und der einzige Helfer von Fräulein Else war, der Wirtschafterin auf Schloß Landsberg. Oben in seinem Zimmer ging der »Alte« dann auf und ab und dachte nach. Und dachte stets nur an die Zukunft, nie an all das, was er in Lothringen und im Ausland aufgebaut hatte. Thyssen besaß Erzgruben im Kaukasus, in Marokko, in der Normandie und in Lothringen, hatte da 1910-14 als damals modernste der Welt die Hütte Hagendingen bei Diedenhofen geschaffen, um alle Leerfrachten zu vermeiden, die Waggons, die seiner Hütte am Rhein Minette zuführten, mit Koks beladen zurück nach Lothringen zu schicken. Thyssen hatte auch hier einen idealen »Verbund« organisiert, und er war auch der erste, der ans Meer ging, um Erzfracht zu sparen. Er erschloß nicht nur die tief unter dem Meeresspiegel liegenden und so »unmöglich« zu nutzenden Erzvorkommen der Normandie, baute da elektrische Bahnen und im Hafen Cherbourg eine 60 Meter lange Erzverladerampe, sondern errichtete auch bei Can ein Hüttenwerk, dessen erster Hochofen die für damalige Begriffe sensationelle Tagesleistung von 400 Tonnen hatte.

All das ging durch den Ersten Weltkrieg verloren. Aber Thyssens Basis war stets das Werk am Rhein gewesen, und wenn sein Vermögen 1914 um ein Viertel höher als das von Bertha Krupp geschätzt wurde, so betrug es bei seinem Tod im Jahre 1926 mindestens 800 Millionen Goldmark.

Thyssen hatte jedoch Deutschland noch ungleich reicher gemacht als sich selber. Denn wenn er auch niemals in seinem Leben mehr als 20 Pfennig Trinkgeld gab, für technische Neuerungen riskierte er halsstarrig-kühn Millionen. Der Mann, der aussah wie ein wenig begüterter Kleinbürger, war einer der schöpferischsten Unternehmer aller Zeiten, einer der großzügigsten Industriepianer der Welt und einer der Hauptbegründer der deutschen Wirtschaftsgeltung, einer alle Krisen und Kriege überdauernden Geltung. Denn er dachte, wie Duisberg, in Generationen. Gab das Tempo an, zwang seine Konkurrenten, seine technischen und organisatorischen Errungenschaften zu übernehmen. Er war ein Einzelgänger gewesen. Aber er sah die Wandlung, die schon der Erste Weltkrieg bedeutete, unterstützte Albert Vögler und schloß

sich den Vereinigten Stahlwerken an, die schließlich über 27 Förderanlagen, 27 Stahlwerke und 20 Kokereien verfügten.

Was August Thyssen hinterließ, war aber keineswegs nur ein materielles Fundament für den Wiederaufbau nach 1945 und nicht nur ein Ingenieur- und Facharbeiterstamm, wie es ihn kaum ein zweites Mal in Europa gab. Sondern das war vor allem sein weiterwirkendes Beispiel. Denn was geschaffen *wurde*, beweist, was geschaffen werden *kann*. Und was waren die Siegerbehinderungen im Vergleich zu den Naturgewalten, die August Thyssen überwunden hatte?

Vorerst allerdings schien es, als ob die Niederlage von 1945 niemals überwunden werden könne. Und gerade weil er so viele »Firsts« aufzuweisen hatte, wurde Thyssens Konzern natürlich ganz besonders hart angepackt: Von den fünf Millionen Tonnen Rohstahlkapazität, die in Deutschland als »überschüssig« beseitigt werden sollten, entfielen, wie gesagt, vier auf die Thyssengruppe. Und bis 1950 wurde hier so rücksichtslos zerstört, daß sieben Zehntel der 117 000 Tonnen Demontagegut Schrott waren. Da gab es hier schließlich 425 000 Kubikmeter Trümmerschutt, obwohl die ATH niemals Kriegsmaterial herstellte, 1945 nichts anderes waltzte als seit Jahrzehnten: Eisenbahnschienen vor allem, von denen bis zu 40000 Tonnen monatlich erzeugt wurden und für die die Hütte der Hauptlieferant der Reichsbahn war. Dazu kam anderes Eisenbahn-Oberbaumaterial, Form- und Stabstahl und hochwertige Feibleche. Und das hier erzeugte Transformatorblech deckte acht Zehntel des deutschen Gesamtbedarfes; der Ausfall bedeutete für die Elektroindustrie wie für die deutsche Stromerzeugung eine Katastrophe.

im Krieg lief die Produktion der August-Thyssen-Hütte weiter, obwohl aus den vier Luftangriffen des Jahres 1940 schließlich 33 geworden waren, beim Großangriff des 13. und 14. Oktober 1944 abgeschossene Flugzeuge auf die Hochofenanlagen und den Schrottplatz fielen. Aber erst am 22. Januar 1945 kam der Betrieb zum Erliegen. Und nun begann das nervenaufreibende Schwanken zwischen Hoffnung und Verzweiflung: Als die Hütte im März 1945 von den Amerikanern besetzt wurde, verboten sie jegliche Aufräumarbeit. Die Engländer aber befahlen am 3. Mai die »Wiederherrichtung der Anlagen«. Erteilten am 19. August und erneut am 30. September die Erlaubnis zum Betrieb des Feiblech-Walzwerkes, und elf Monate lang schien alles gutzugehen. Aber am 2. Oktober 1946 wurde der »Permit« ohne Begründung iurückgezogen und die Stromzufuhr gesperrt.

Rercits am 14. September 1945 hatte die Militärregierung der

Handelskammer Duisburg und dem Arbeitsamt Hamborn mitgeteilt, die Totaldemontage der Thyssen-Hütte sei beschlossen. Aber erst am 8. November 1946 ging in Hamborn eine vom iz. August datierte Anordnung der Militärregierung ein, binnen vierzehn Tagen eine Gesamtinventur des Werkes vorzunehmen und in sechs Exemplaren einzureichen. Wie alle deutschen Stahlwerke hatte die ATH längst den »Military Security Questionnaire« ausgefüllt, der 82 Seiten mit 1 200 Fragen umfaßte, dem mehr als 100 Zeichnungen beigelegt werden mußten und der in 16 Exemplaren einzureichen war. Aber eine Gesamtinventur binnen 14 Tagen? 120 technische und kaufmännische Angestellte arbeiteten buchstäblich Tag und Nacht und brauchten doch 14 Monate, denn die Liste umfaßte 55 000 Einzelpositionen auf 1250 Doppelbogen, der Inventurbericht wog 16 Zentner und mußte im März 1948 mit einem Lieferwagen nach Düsseldorf gebracht werden.

Und der Bericht diente nun dazu, jede Rohrleitung und jeden Schalter und jede kleinste Hilfsmaschine im Werk zu numerieren, den Abtransport vorzubereiten. Abtransportiert wurde, wie geschildert, wenig, um so mehr zerstört. Die Werksleitung schien außerstande, irgend etwas dagegen zu tun. Aber wie aussichtslos das auch schien, sie kämpfte um jeden einzelnen Inventurposten. Sie rettete nicht nur das Kraftwerk und den Hafen Schwelgern, den die Sieger selber brauchten, sie rettete auch hier eine Maschine und da einen Nebenbetrieb und gewann vor allem Zeit. Und die Zeit schien für Deutschland zu arbeiten, denn im Frühjahr 1948 wurde ja durch die Berlinblockade der Bruch zwischen der Sowjet-Union und den Westalliierten offenbar.

Aber im Sommer 1948 zog eine neue Demontagekommission in das Verwaltungsgebäude der ATH und forderte vom Arbeitsamt Hamborn 800 Leute zusätzlich an. Da gab es im Frühjahr 1949 die Dreimächteverhandlungen von Washington, wurden Deutschland angeblich »überaus bedeutende Konzessionen« gemacht, »nicht weniger als 159 Werke von der Demontageliste abgesetzt«. Aber an der Ruhr hieß es: »159 Kanarienvögel wurden freigegeben und acht Elefanten behalten«, denn die Nachfolgesellschaften der Vereinigten Stahlwerke wurden nicht »begnadigt«, hier wurde nur der - rein nominelle - Demontagewert von 445 auf 400 Millionen herabgesetzt. Insgesamt wurde durch die alliierten »Konzessionen« die Kapazität der deutschen Siemens-Martin-Stahlwerke um 1%, die der Walzenstraßen um 3% erhöht.

Unermüdlich kämpften die deutschen Werkleitungen weiter und, wie geschildert, auch mehr und mehr Vernünftige in den Siegerländern. Der 1964 verstorbene Maschinenfabrikant Albert Klingel-

böfer aus Westfield in New Jersey z. B. wurde zum »Schrecken der Senatoren«, ließ denen nun auch nachts keine Ruhe, riß sie aus dem Schlaf im wahrsten Sinn des Wortes. Da wurde es auch immer schwieriger, deutsche Demonteure zu finden, von denen viele ja nur aus bitterster Not diese verfluchte Arbeit übernehmen - und die ihre Schuld oft jahrelang drückte: Ein am 30. April 1957 abgestempelter Brief an die Betriebskrankenkasse der ATH z. B. enthielt einen Fünfzigmarkschein und eine Karte mit den Worten: »50 DM Kindererholung. Erstattung Demontage-Zeit. NN.« Und da war schließlich der Sohn des Werksgründers, Fritz Thyssen, bereit, die Einstellung der Demontage durch Verzicht auf all seine Besitzrechte zu erkaufen.

Fritz Thyssen wurde »der Finanzier Hitlers« genannt. Und bis zum 29. Juni 1934 förderte er die NSDAP, weil er mit ihrer Hilfe die Ideen Othmar Spann's durchzusetzen hoffte, für den er das Düsseldorfer »Institut für Ständewesen« gründete. Sehr bald erkannte er, daß er sich in Hitler getäuscht hatte. Dieser ließ Thyssen seit 1935 durch Heydrich persönlich überwachen; ließ ihn, nachdem Thyssen gegen die Judenverfolgungen protestiert und am 1. September 1939 nach Berlin telegraphiert hatte: »Ich bin ... gegen diesen Krieg, der das Ende Deutschlands bedeutet ...«, ausbürgern und im November 1939 sein Vermögen einziehen. Hitler veranlaßte die Regierung Pöhl, Fritz Thyssen und seine Frau im Dezember 1940 in Cannes zu verhaften. Die beiden wurden zuerst in der Irrenanstalt von Dr. Sinn in Neu-habelsberg festgehalten, kamen dann in verschiedene Gefängnisse und Konzentrationslager und wurden 1945 von den Amerikanern befreit. Aber diese schlepten dann selber Thyssen von einem Lager ins andere.

Während in Hamborn die Fundamentgruben unter den zerfetzten 11 Hallendächern wie Gräberreihen klafften, wurde Fritz Thyssen dann im August 1948 »entnazifiziert«. Und da sagte er seinem Verteidiger, Professor Dr. Ellscheid: »Wenn Sie die Möglichkeit haben, (sic) Totaldemontage der Hütte zu vermeiden und meinen Arbeitern die Arbeitsplätze zu erhalten, dann verzichte ich auf mein gesamtes Vermögen ... , stelle ich meine gesamte Beteiligung an den Vereinigten Stahlwerken zur Verfügung ... « Die Werksleitung machte daraufhin den Alliierten den Vorschlag, einer Stiftung »Jugendaufbauwerk Europa« die Hütte zu übergeben. Aber darauf wurde nicht eingegangen. Denn nicht auf diesen oder jenen Besitzer kam es ja den Siegern an, sondern auf die Verringerung des deutschen Industriepotentials.

Aber inzwischen war Lord Edward Hobart Seymour berühmter

Befehl vom 22. Juni 1900 wieder aktuell geworden, sein »Deutsche an die Front!« aus der Zeit des chinesischen Boxeraufstandes. Nun brauchte man die Deutschen gegen die Russen, und so kam es zum »Petersberg-Abkommen« vom 22. November 1949, durch das in sieben westdeutschen Stahlwerken und in elf Betrieben der Kohleveredlung die Demontage eingestellt wurde. Buchstäblich in allerletzter Minute, denn als Generaldirektor Sohl den damaligen technischen Leiter der August-Thyssen-Hütte, Dr. Herrog, im Sommer 1949 fragte, wie lange der Kampf gegen die Demontage noch Sinn habe, das heißt, wann bei fortschreitender Substanz-Zerstörung der Wiederaufbau unmöglich werden würde, da wurde ihm »spätestens November« gesagt.

Und war der nun noch möglich? Wenn auch die Demontage aufhörte, so mußte jeglicher Wiederaufbau nach wie vor von den Alliierten bewilligt werden. Da setzten diese auch nach wie vor die Produktions-Limite fest. Und die ATH bekam nur die Erlaubnis, 600 000 Tonnen Roheisen und 117 000 Tonnen Stahl im Jahr zu erzeugen, was der Beschäftigung von drei der früher acht Hochöfen und zwei von 12 SM-Öfen entsprach. Thomasstahl und Walzprodukte durften nicht erzeugt werden, und so war jede Wirtschaftlichkeitsausgeschlossen. Wie August Thyssen seinerzeit wußte, daß der Gründerboom keine Dauer haben konnte, so wußte nun aber auch Hans-Günther Sohl, daß die Herrschaft der Alliierten keine Dauer haben konnte. Er nahm das Wagnis auf sich, trotz aller Behinderungen die Hütte wieder aufzubauen, begann im Oktober 1952 mit der Produktion, obwohl die damals nicht rentierte.

Und binnen zehn Jahren wurde die Rohstahlerzeugung veracht-facht, der Walzwerkausstoß verzwanzigfacht. Und wurden 1952 für jede Tonne Rohstahl über sechzig Arbeiterstunden gebraucht statt der 1938 nur 12, so waten es 1964 nur mehr sechs: Da war die ATH nicht nur erneut Europas größter Stahlerzeuger, sondern von allen Hüttenwerken auch das am rationellsten arbeitende. Da war die Thyssengruppe mit rund neun Millionen Tonnen Rohstahikapazität das drittgrößte Stahlunternehmen der Welt, beschäftigte sie insgesamt fast 100 000 Menschen. Und da betrug der Umsatz sechs Milliarden Mark, mehr als das Doppelte des höchsten Umsatzes der Vereinigten Stahlwerke.

Und wieder gab die August-Thyssen-Hütte das Tempo an: Deutschlands Hochofen-, Stahl- und Warmwalzwerke setzten nun 18 Milliarden um, zahlten rund 4 Milliarden Löhne und Gehälter. Sie beschäftigten Ende 1964 über eine Viertelmillion Menschen, doppelt so viele wie Ende 1950, aber nicht viel mehr als 1936 für die halbe Rohstahlproduktion gebraucht wurden.

Aber nicht nur die Vorkriegsleistungen waren nun weit über-troffen. Auch die Struktur der deutschen Stahlindustrie war nun eine andere, denn die Schwerindustrie ganz Europas erhielt durch die am 10. Februar 1953 in Kraft getretene Montan-Union ein neues Gesicht. Sie bereitete den Weg für eine friedliche Zu-sammenarbeit, wie sie durch jene siebzehn europäischen Stahlwerke demonstriert wird, die nun gemeinsam eine Erzschnitz- und Groß-Pelletisierungsanlage in Europoort bauen. Zugleich aber ermöglichte die Montan-Union den Firmen der deutschen Schwerindustrie mit ihrem Wiederaufstieg auch die Beteiligung an der Erschließung neuer Erzvorkommen in vielen Entwicklungslän-(em, beispielsweise in Liberia und in Mauretanien, wo deutsche Fachleute inzwischen Vorbildliches geleistet haben. Mauretanien ist seit 1960 eine selbständige »Islamische Republik«. Aber erst durch den Eisenerzabbau und entsprechende Exporte kann dieser junge Staat etwas für seine Landeskinder tun. Hier, wie in vielen anderen Ländern der Erde, geschieht dies heute weitgehend mit deutscher Hilfe.

Aber Walzwerksprodukte allein genügen dazu natürlich nicht. Wie die beste Maschine zu Schrott wird, sobald die Energiezufuhr aufhört, so sind die Naturkräfte nur zu nutzen, wenn es entsprechende Maschinen gibt. Und so gehört die Maschinenindustrie zu den wichtigsten aller Industrien.

Warum sollte natürlich auch die deutsche Maschinenindustrie verschwinden oder derart gelähmt werden, daß sie keine Rolle auf den Weltmärkten mehr spielte. Aber deren Hauptprodukt heißt Fortschritt. Sie war längst für die Welt so unentbehrlich geworden wie Deutschlands Heilmittelfabriken und seine chemische Industrie überhaupt. Auch die Maschinenindustrie mußte am Ende doch von den Siegern toleriert werden - und hilft nun wieder weltweit mit, das Los vieler Millionen Menschen erleichtern, die bisher alleine auf ihre schwachen Muskelkräfte angewiesen waren. Sie schuf die »Eisernen Sklaven«, die Deutschlands hungernden Arbeitern unter die Arme griffen. Und sie schafft sie für Menschen, die gestern selber noch Sklaven waren - auch wenn auf ihren Wertsgebäuden »Libert - Egalité - Fraternité« stand.

28 Deutschlands wichtigstes Erzeugnis: Fortschritt!

WERDEGANG UND WIEDERAUFSTIEG DER DEUTSCHEN MASCHINEN- UND ELEKTRO- INDUSTRIE

Unter Schopfheim steht im Lexikon: »Badische Amtsstadt in schöner Lage im Wiesental, unweit des Eichener Sees, der sich nur zeitweilig mit Wasser füllt. Textil- und Papierindustrie.« Im Juni 1945 lebten hier 4480 Menschen. Dann kam Dr. Ing. Theo *Kriickels* hinzu, und der machte Schopfheim in seiner Branche zu einem Weltbegriff. Der eröffnete in einer Waschküche mit einem Arbeiter und einem Lehrlingen das »Dreistern-Werk«, begann Spezialmaschinen zur Verformung von Metallbändern zu Profilen aller Art zu bauen. Und heute sind seine Profilier- und Trennmaschinen überall in Europa und in Dutzenden Ländern der Welt in Gebrauch, werden Lieferzeiten von 12 Monaten akzeptiert.

Wie es 1945 war, so aber bereits nach den Napoleonischen Kriegen: Da liegt an der Ruhr die westfälische Kleinstadt Wetter. Auf einem Ausläufer des Ardeygebirges wurde eine Burg gebaut, die Ende des 18. Jahrhunderts dem Bergamt der Grafschaft Mark als Amtssitz diente und wo auch der Freiherr vom *Stein* als Oberhergrat wirkte. Als 1800 das Amt nach Essen verlegt wurde, stand die Burg leer und sollte als Kaserne, schließlich als Zuchthaus eingerichtet werden. Aber da mietete sie Friedrich Wilhelm *Harkort* und eröffnete hier mit Hilfe seines Elberfelder Geldgebers, des Pastorensohnes Heinrich Daniel *Kamp* 1819 die »Mechanische Werkstätte Harkort & Co.« - die Wiege der rheinisch-westfälischen Industrie und Keimzelle der DEMAG, der größten Maschinenfabrik Europas und, in ihrer Art, der Welt.

In Harkorten bei Haspe in Westfalen 1793 geboren und auf einem 11 reigt am Rande des Sauerlandes aufgewachsen, zu dem auch vier Hammerwerke gehörten, die Sensen, Messer und Draht herstellten, hatte Harkort die Befreiungskriege mitgemacht, war er zum Hauptmann aufgestiegen und zweimal schwer verwundet worden, erhielt er 1815 das Eisene Kreuz. Aber Harkort wußte schon damals: Wirklich frei ist nur, wer auch wirtschaftlich unabhängig ist. Und er sah, daß das für Deutschland Industrialisierung bedeutete, erklärte schon als Zwanzigjähriger: »Wir müssen Maschinen bauen lernen wie die Engländer. Ohne Maschinen bleiben wir hilflos.« Im Jahre 1815 waren in England bereits über 5000 Dampfmaschinen in Betrieb, in Frankreich etwa 200, in Deutsch-

land aber nur elf. Arbeiteten damals in England nur mehr zwei von 160 Hochöfen mit Holzkohle, so gab es im Westen Deutschlands nur Holzkohle-Eisen, obwohl die Hütten auf der Ruhrkohle standen. Und so wußte Harkort auch, wo er beginnen mußte: bei der maschinellen Ausrüstung des Bergbaus, der ja »die Nahrung der Maschinen« liefert: Auf Burg Wetter entstanden Dampfmaschinen, zuerst von 20 PS, seit 1825 von 120 PS. Da wurde bereits 1820 für die Zeche Peter auf Schlebusch eine Fördermaschine gebaut, die nicht ihresgleichen hatte, folgten Gebläsemaschinen, Dampfhämmer und schließlich Walzwerke. Und »zwischen durch« rüstete Harkort die Elberfelder Textilindustrie mit Webmaschinen aus, »denn das Geld für die Industrialisierung muß ja verdient werden«, und Elberfeld besaß Kunden in aller Welt.

Harkort selber verdiente nie viel. Sein Ruf wuchs, aber nicht minder seine Schulden, denn wie er selber es sagte: »Ich bin von der Natur zum Anregen geschaffen, nicht zum Ausnutzen.« Aber alle Unternehmen, die er gründete, entwickelten sich, auch wenn sie später andere Namen trugen. Harkort begann nicht wie Dr. Krückels mit einem Arbeiter, sondern mit achtzehn. Aber elf davon stammten aus England, Und die hatte er »sozusagen vom Galgen herunterschneiden« müssen, um sie zu bekommen, und denen mußte er den achtfachen des im Rheinland üblichen Lohnes bezahlen. Denn auch in England waren Maschinenbauer damals äußerst rar. Zwar wird allgemein der Beginn der »Industriellen Revolution« mit Watts Dampfmaschinen-Patent datiert. Aber was Watt 1765 baute, war ein Maschinenmodell, wie Arkwrights Spinnstuhl von 1767 ein Prototyp war. Praktisch genutzt werden konnten diese Erfindungen erst, nachdem es 1782 zur Firma Boulton & Watt in Soho bei Birmingham kam, der ersten Dampfmaschinenfabrik der Welt. Und deren Voraussetzung wiederum war der Einsatz von Maschinen zum Maschinenbau. Denn wenn heute Werkzeugmaschinen auch als »selbstverständlich« gelten, die erste Dampfmaschine kam ohne sie zustande, wurde allein mit Hilfe von Hammer, Meißel, Feile und Schmirgel hergestellt, und Watt besaß keine Drehbank, sondern eine Drechselbank ohne Support, die nur zur Holzbearbeitung taugte. Der Zylinder-Rohguß wurde von Hand ausgeschmiegelt, und Watt mußte seine Kolben mit Hanf umwickeln, um die Unregelmäßigkeiten auszugleichen. Erst Watts erster Kunde, John Wilkinson aus Bersham, baute eine Zylinderbohrmaschine. Erst Henry Maudslayi schuf 1794 eine Drehbank, die für die Metallbearbeitung geeignet war, erfand eine Gewindeschneidemaschine, durch die er zum Begründer der

Schraubenindustrie wurde: Bis 1797 war jede einzelne Schraube Handarbeit, wurde sie aus einem Rundeisen gefeilt. Da bekam jede auch ihre eigene Mutter, die auf keine andere paßte.

1 Leute werden in Deutschland rund achtzig Millionen Schrauben täglich hergestellt, mehr als 16 000 pro Minute. Denn in jedem Auto stecken ja z. B. rund 3000, vierhundert bis fünfhundert verschiedene Sorten. Heute dient Fräsen, Drehen, Bohren, Schleifen, Stanzen, Ziehen oder Pressen tagtäglich millionenmal der Herstellung dieses oder jenes unentbehrlichen Gebrauchsgegenstandes, sind ohne Werkzeugmaschinen (die wieder ohne Kraftmaschinen wertlos sind) Uhren so wenig wie Lokomotiven zu produzieren, Pflüge so wenig wie Fahrräder oder Flugzeuge. Da gäbe es ohne Blechbiegemaschinen keine Schiffe, keine Kessel und Rehalter. Da könnten ohne Maschinen, bei denen nicht das Werkstück feststeht und das Werkstück sich dreht wie bei einer Drehbank, sondern die ganze Maschine das Werkstück umkreist, nicht die Trennfugen riesiger Turbinenteile bearbeitet werden, wären Wasserkraftwerke so wenig zu bauen wie Dampfturbinen. Der Wert der auf der Welt hergestellten Werkzeugmaschinen betrug 1964 nur etwa 19 Milliarden DM. Aber sie allein ermöglichten die Herstellung von 2 Millionen Kraftfahrzeugen, die gut 190 Milliarden einbrachten, und bei allem wird heute der Multiplikationsfaktor der Werkzeugmaschinen wirksam. Ganz abgesehen von der Kostensenkung: Werden durch den Einsatz einer Maschine, die 10000 Mark kostet, nur fünf Leute gespart, so heißt das 60 Mark Kapitalzins pro Woche statt mindestens 1800 Mark Löhne.

Und so war die verbesserte Leistung unserer Werkzeuge der wichtigste Fortschrittsfaktor der letzten zwei oder drei Generationen, denn von der Art und der Qualität der Werkzeugmaschinen hängen weitgehend die Gestehungskosten der Industrie ab, damit ihre Konkurrenzfähigkeit auf den Weltmärkten und der Lebensstandard von Lieferanten und Käufern. Erst die Erzeugung von Maschinen mit Hilfe von Maschinen machte zahlreiche Güter für den Massenverbrauch billig genug, und schon Henry Ford wußte auch: Am teuersten kann die Maschine zu stehen kommen, die ein Konkurrent aufstellt. Ford produzierte in drei Schichten, ließ seine Maschinen Tag und Nacht laufen, weil sie so das investierte Kapital am raschesten zurückverdienten. Vor allem aber nicht, weil sie so rasch abgenutzt wurden, so stets weit moderner waren als die seiner Konkurrenten. Als Ford seine Fließband-Produktion aufnahm, galten 15 Jahre als »normale« Abschreibefrist. Er aber setzte als Maximum fünf Jahre fest, hielt seine Leute stets nach besseren Werkzeugen Ausschau zu halten, alles

Neue mit der eigenen Ausrüstung zu vergleichen und diese im Zweifelsfall auf den Schrotthaufen zu werfen. »Denn da ist sie billiger als im Betrieb.«

Wie jede Fabrik muß auch jedes Land, das seinen Platz in der Weltwirtschaft behaupten will, ständig seinen Produktionsapparat dem rapiden technischen Fortschritt anpassen. Und kann das mit Hilfe einer *eigenen* Maschinenindustrie geschehen, so stellt das natürlich einen Vorsprung gegenüber all denjenigen Ländern dar, die den Großteil ihrer Industriearüstung importieren müssen. Autarkie wird hier nicht erstrebt, denn »Spezialitäten« werden vorteilhafter importiert, und Westdeutschland z. B. führte 1964 für ^{3,4} Milliarden DM Maschinen ein. Jede siebente Maschine, die hier läuft, stammt aus dem Ausland, vor allem den USA, Frankreich, Großbritannien und der Schweiz. Frankreich und die Schweiz gehören aber auch zu den besten Kunden der Bundesrepublik, und wie für die die Eigenversorgung essentiell ist, so der Export.

Deutschlands Maschinenindustrie war schon in den Weltkrisen Jahren entscheidend für das Überleben gewesen: 1932 wurden 2% der Produktion exportiert. Und nur ein Zwölftel der 456 Millionen Mark Devisen, die Maschinen 1934 brachten, mußten für ausländische Rohstoffe und Dienstleistungen ausgegeben werden, 92%, waren reiner Devisengewinn. 1964 aber stellten Maschinen nicht weniger als 22,5%, *aller* deutschen Exporterlöse, über 24 Milliarden Mark statt 1936 nur 662 Millionen. Da gingen im Durchschnitt 42% der Gesamt-Maschinenerzeugung ins Ausland, von den Textilmaschinen aber ^{780/0} von Druck- und Papiermaschinen 720/,. Insgesamt wiegt die deutsche Maschinenproduktion nur etwa viereinhalb Millionen Tonnen. Aber jede Tonne bringt durchschnittlich 7500 DM ein und bei Spezialmaschinen ein Vielfaches, während der Walzstahlerlös nur etwa 400 Mark beträgt.

Und zum unmittelbaren Exporterlös kommt der nicht minder wichtige indirekte, denn nur durch die Maschinen, die sie den Textilfabriken, den Chemiewerken, der metallverarbeitenden Industrie liefert, können die ja exportieren. Stets hing die Konjunktur in der Maschinenindustrie von den Exportmöglichkeiten der Gesamtwirtschaft ab, diese Exportmöglichkeiten andererseits von der Leistungsfähigkeit der Maschinenindustrie: 1939 protestierte z. B. England gegen eine Beschränkung der deutschen Strumpfmaschinen-Ausfuhr, denn nur in Deutschland gab es damals Maschinen, die Fuß und Bein gleichzeitig herstellten und je 24 Strümpfe auf einmal, von denen jeder einzelne mehr als eine Million Maschen enthielt. Und immer wieder hatten neue Spezial-

maschinen der sächsischen Strumpfwirkerei ein Weltmonopol verschafft.

Dabei hatte Deutschland seine ersten Maschinen in England gekauft. Aber bereits 1923 war ein deutscher Selbstversorgungsgrad von 9 % erreicht, während der englische nur mehr 88% betrug, und für 1938 lauteten die Zahlen 97,3 ^{und} 730/.. Im Jahre 188 machte Deutschlands Maschinenexport ein Fünftel des britischen aus. 1913 aber führte es auf dem Weltmaschinenmarkt, lieferte es drei Zehntel aller Maschinen, während England nun hinter Deutschland und den USA Nummer drei war. Und vor allem, weil es in der deutschen Maschinenindustrie einen Geist der Kooperation gab, der anderswo fehlte: Der am 15. November 1892 gegründete Verein Deutscher Maschinenbauanstalten z. B. beschloß bereits in seiner zweiten Sitzung, die Erfahrungen aller seiner Mitglieder auszutauschen. Er förderte die Spezialisierung der einzelnen Betriebe, steigerte so die Gesamtleistung. Der VDM förderte das technische Schulwesen, trieb das Normenwesen voran und schuf als Vorbedingung jeder echten Rationalisierung Methoden der Selbstkostenberechnung, die bei Dutzenden internationalen Ausschreibungen den deutschen Firmen einen Vorsprung sicherten.

rauschten die deutschen Maschinenfabriken lange, bevor es anderswo gab, untereinander ihre Erfahrungen aus, so ließen sie (liese aber auch ihren Kunden bereits zu einer Zeit zugutekommen, als englische Firmen auf Anfragen nur Kataloge versandten und es dem Käufer alleine überließen, die für ihn richtige Maschine auszusuchen. Sehr früh schon gab es deutsche »Ingenieur-Kaufleute«, die Waren *und* Kenntnisse anboten.

1) Der erste dieser deutschen Industriearüstungs-Pioniere verkaufte schon vor einem Jahrhundert Dampfplüge in Ägypten, Indien ^{und} Nordamerika - allerdings nicht für deutsche Firmen, sondern (mir John Fowier & Co. in Leeds: Das war Max *Ejith*, dessen 1)ebensbericht »Hinter Pflug und Schraubstock« sehr viel enthält, was auch heute noch für die Entwicklungsländer gilt. Aber bald matten auch deutsche Maschinenhandelsfirmen ihre Leute in aller Welt, und je komplizierter die technischen Einrichtungen werden, desto wichtiger wird fachmännischer Rat. Lange genügte es, wenn Fabrikanten Maschinenausstellungen besuchten. Das indische Hüttenwerk Rourkela z. B. aber wird nicht von ³⁵ deutschen Vertragsfirmen allein gebaut. Diese zogen vielmehr über 3000 Zulieferer heran, die die Auftraggeber nicht einmal dem Namen nach kennen. Mehr und mehr bestimmt das Produkt Art und Anordnung der Maschinen. Bei der Einrichtung einer neuen

Automobilfabrik ist die Kenntnis des Automobilbaus viel wichtiger als die Kenntnis der vorhandenen Maschinentypen. Da richtet heute z. B. die Hamburger Werft H. C. Stülcken & Sohn in fremdem Auftrag Werften in Übersee ein, weil sie als alterfahrener Maschinenkonsument weiß, wie die verschiedenen Werkzeuge am besten aufeinander abgestimmt werden. Und da helfen Maschinen-Handelsfirmen wie Hahn & Kolb in Stuttgart der deutschen Maschinenindustrie längst, sich weltweit durchzusetzen, weil deren Ingenieure nicht nur wissen, was es an Maschinen gibt, sondern auch die Kunst beherrschen, die optimale Mischung von Verfahrenstechniken zustande zu bringen, von der der Produktionserfolg abhängt; sie wissen z. B. besser als der Maschinenhersteller und der Maschinenkäufer, wann es vorteilhafter ist, für einen Artikel 100 Arbeitsstunden mit einer billigeren als 20 mit einer teureren aufzuwenden.

Techniker und Kaufleute wirkten also eng zusammen, um Deutschland seine Stellung auf dem Weltmaschinenmarkt (und natürlich nicht nur hier) zu erobern, aber die Politiker machten sehr bald wieder alle Erfolge zunichte, schon der Erste Weltkrieg warf Deutschland weit zurück, bedeutete Patententeignung wie den Verlust aller Auslandsniederlassungen und des gesamten deutschen Auslandsvermögens. Aber bereits 1927 hatte der deutsche Maschinenbau erneut England und 1931 die USA eingeholt, und im Durchschnitt der Jahre 1927-1931 stellte Deutschland 29¹/₁ aller Maschinen, war es erneut Nummer eins. Und da besaß es nicht nur zahlreiche unübertroffene Neukonstruktionen, sondern da leistete seit 1927 auch ein und dieselbe Maschine ungleich mehr als bisher, wurde dank einer deutschen Erfindung die Leistung des gleichen Maschinenparks vervierfacht - und so auch die wirtschaftliche Strangulierungsabsicht des Versailler Vertrages zunichte gemacht.

Denn der »Morgenthau-Geist« war nicht eine Folge des »Hitlerismus«. Es gab ihn bereits 1919, und so hielt seit Juli 1920 die Kruppsche Gußstahlfabrik in Essen einen neuen Weltrekord: Wie ihre »Halle IX« die größte der Welt war und der 1861 von Alfred Krupp in Betrieb genommene Dampfhammer »Fritz« nicht seinesgleichen hatte, so gab es nun nirgendwo auf der Erde ein leistungsfähigeres Fallwerk. Aus der Höhe eines zehnstöckigen Hauses fiel da eine drei Tonnen schwere Gußeisenkugel auf Drehbankfundamente und andere superschwere Maschinenteile. Auf insgesamt 9736 Maschinen oder ⁴⁴⁰/₁₀₀, des Gesamtbestandes der Firma Krupp, die so bis 1926 in ⁵³/₁₀₀ Millionen Kilo Schrott verwandelt wurden.

Dieses Fallwerk war auf Befehl einer seit dem 20. Mai 1920 in Essen residierenden französischen Kontrollkommission errichtet worden. Sie sorgte auch dafür, daß 800000 Werkzeuge zerstört und 2 000 Kubikmeter Mauerwerk bei Krupp eingerissen wurden. Zwar stammte 1913 nur ein Fünftel des Umsatzes aus der Rüstungsproduktion (und mehr als ²⁴⁰/₁₀₀, waren es in der gesamten Geschichte der Firma ohnehin nie); zwar zerschmetterte das Fallwerk keineswegs nur Maschinen, die zum Kanonenrohrbohren oder zum Granatendrehen verwendet worden waren. Aber schon nach dem Ersten Weltkrieg sollte ja die deutsche Industrie - und nicht nur die deutsche Rüstungskapazität - getroffen werden, und das schien schon damals durch nichts besser erreichbar als durch Maschinenzerstörungen.

Und 1926 sah es so aus, als sei dieses Ziel erreicht. Denn der im Juni 1919 in Kraft getretene Vertrag von Versailles schrieb die Vernichtung »aller zur Erzeugung von Kriegsmaterial geeigneter deutscher Maschinen« vor - und welche Maschine ist nicht mittelbar oder unmittelbar für kriegerische Zwecke ebenso einzusetzen wie für friedliche? Die überall in Deutschland tätigen alliierten Kontrollkommissionen sorgten dafür, daß gründlich zerstört wurde, und so schien, was sie schließlich ihren Generalstäben berichteten, beruhigend: Deutschlands Werkzeugmaschinenbestand war nun so gering, daß eine Umgehung der Versailles-Vorschriften materiell unmöglich war. Und ehe genug neue Drehbänke und Fräsmaschinen und Pressen gebaut waren

Aber es ging den Siegern nach dem Ersten Weltkrieg, wie es ihnen nach dem Zweiten ging: Sie unterschätzten die deutschen Erfinder und die Zähigkeit der deutschen Unternehmer. Krupp revanchierte sich: Während das Fallwerk die Wände der »Chemisch-Physikalischen Versuchsanstalt« erzittern ließ, die sich aus dem bereits 1864 gegründeten Krupp-Laboratorium entwickelte, arbeitete da der Ingenieur Schröter mit seinen Leuten an scheinbar so weltfremden Dingen wie der Sinterung von mit Kohlenstoff gesättigtem Monowolfram-Karbid. Da wurde die Pulver-Metallurgie begründet, die erstmals das Sintern - das Erhitzen kinkörnigen Materials bis zum Verkleben der Teilchen, nicht aber dem Schmelzen oder der chemischen Veränderung, die seit Jahrtausenden der Keramik dient - zum Schaffen völlig neuartiger metallischer Werkstoffe verwendet.

1 leute sind diese aus der Technik nicht mehr wegzudenken. Da bestehen nicht nur Glühlampen-Leuchtdrähte oder Heizspiralen aus Sinter-Metall, sondern auch Spinn- und Ziehdüsen, Kolbenringe, Dauermagnete, Gleichrichter- und Röntgenröhrenteile und

tausenderlei anderes. Aber unzählige Schwierigkeiten mußten überwunden werden, ehe es so weit war, schon das Metallpulver z. B. kann nur unter dem Schutzmantel inerter Gase hergestellt werden, weil sonst die elektrische Aufladung zu Initialzündungen und schweren Staubexplosionen führt. Und ehe Hartmetalle nicht nur gesintert, sondern zu Werkzeugschneiden geformt waren, vergingen acht Jahre harter Arbeit. Aber Schröter gelang es, Monowolfram-Karbid durch Hinzufügen von Kobalt so fest zu machen, daß es Stahl wie Butter schnitt. Schon 1923 wurde für dieses erste aller gesinterten Hartmetalle ein Patent erteilt, und drei Jahre später waren auch die technischen Schwierigkeiten der Großfabrikation überwunden, kam WIDIA auf den Markt.

Krupp nannte das neue Metall WIDTA, weil es »wie Diamant« schneidet. Und machte damit alle Berechnungen der Sieger zunichte, revolutionierte die Bearbeitungstechnik und schuf eine der Voraussetzungen der modernen Massenfabrikation, denn WIDIA ermöglichte viermal so hohe Schnittgeschwindigkeiten wie bisher, durch nur 30 Gramm einer neuen Schneidfläche an den Werkzeugen leistete nun ein Arbeiter an einer Maschine, was bisher vier an vier Maschinen zu produzieren vermochten.

Zu Beginn unseres Jahrhunderts lag z. B. beim Drehen einer Stahlwelle die Schnittgeschwindigkeit bei etwa acht Metern pro Minute. Durch Schnelldrehstähle, wie sie vor allem Winslow Tylor und Maunsel White entwickelten, stieg sie auf z. B. 35 Meter und 1903 durch den »Rapid-Stahl« R. A. Hadfields auf durchschnittlich 50. Nun aber waren 100 bis 200 Meter möglich, und heute sind es bei Stahl bis 350 und bei Leichtmetallen bis 1400 Meter pro Minute: Die Werkzeuge rasen mit 84 Stundenkilometern - der Geschwindigkeit eines Expresszuges - durch das Material. Und das war ebenso eine Voraussetzung der modernen Massenerzeugung wie die Werkzeugmaschinen selber.

Was 1945 natürlich auch die Sieger wußten. Und so begnügten sie sich diesmal nicht mit Maschinenzerstörungen und dem »Entnehmen« von mehr als 300000 Werkzeugmaschinen. Da unterbanden sie offen und versteckt den Maschinenbau überhaupt. Vier Zehntel aller deutschen Maschinenbauanstalten lagen in der Ostzone oder in Berlin. Und die wurden - wie die Berliner - von den Russen total ausgeräumt, oder sie wurden »Volkseigene Betriebe«. In den Westzonen hatten Kriegszerstörungen die Kapazität nur um ein Zehntel verringert, und die war 1945 weit größer als 1938. Wohl hatte es abenteuerliche Maschinenwanderungen und Fabriksumzüge in Höhlen, Dorfschulen und Tanzsäle gegeben, nie aber Mangel an Werkzeugmaschinen, denn deren Zahl stieg 1935-43

von 1,24 auf 2,1 Millionen (während die Experten des britischen Ministeriums für wirtschaftliche Kriegführung nur mit 981 000 rechneten). Und auch 1943 wurden noch neun Zehntel der deutschen Gesamtindustrieproduktion in der ersten Schicht gewonnen, nur 7%, durch eine zweite und nur 3 1/2%, durch eine dritte.

Aber nun standen allein in der Bizone 680 Maschinenfabriken auf der Demontageliste. Und da sah der »Industrieplan« vom März 1946 einen Gesamtwert der deutschen Werkzeugmaschinen-erzeugung von 74 Millionen Mark vor, während 1936 der Erlös 645 Millionen betragen hatte: Deutschlands Werkzeugmaschinen-Produktion wurde auf ein Neuntel des Vorkriegswertes beschränkt. Und zahlreiche Maschinen durften überhaupt nicht mehr erzeugt werden, viele lebenswichtige in lächerlich geringen Mengen. Zu den offenen Verboten kamen die versteckten Fesseln: Da sah der »revidierte« Industrieplan z. B. 10,7 Millionen Tonnen deutscher Rohstahlkapazität vor, 72% der Erzeugung von 1936 und fast doppelt soviel als ursprünglich erlaubt war. Und viele Deutsche sagten sich: »Wir kommen doch wieder hoch!« Aber die wußten nicht, wie viele Sorten Stahl es gibt und daß z. B. das Werk Krefeld der Deutschen Edelstahlwerke AG wie deren Betriebe in Bochum und Hannover nach wie vor auf der Demontageliste standen; daß sich das Krupp-Edelstahlwerk Essen-Borbeck längst in der Sowjetunion befand und es so keine Firma in Deutschland mehr gab, die Werkzeug- und Schnelldrehstähle erzeugte. Daß also auch die erlaubten Werkzeugmaschinen nur mit importierten Werkzeugen zu benutzen waren.

Da war zuerst der Bau aller »schweren Maschinen« auf eine Kapazität von 432 Millionen Mark oder 31% des Volumens von 1936 gedrosselt worden. 1947 wurde dann eine Kapazität dieses Industriezweiges von 80% der Erzeugung von 1936 zugestanden. Aber gleichzeitig wurde von den Alliierten »neu klassifiziert«: Nun wurden z. B. alle Pumpen, selbst Hauswasserpumpen, als »schwere Maschinen« deklariert. Da gehörten zu denen nun alle Kompressoren, auch die im Straßenbau unentbehrlichen Klein-Aggregate. Da fiel der gesamte Motorenbau einschließlich der Kleinmotoren unter diese Beschränkung. Und mit diesen vier Fünfteln von 1936 sollte auch der Bedarf an Hütten- und Walzwerkseinrichtungen gedeckt werden und der gesamte Bergbaubedarf. Allein der Sofortbedarf des Bergbaus an schweren Maschinen überstieg drei Milliarden Mark. Das Gesamt-Volumen des Schwermaschinenbaus aber sollte auch dem »revidierten« Industrieplan zufolge 500 Millionen nicht übersteigen. Diesmal schien also endgültig jedes Wiederhochkommen unmöglich. Zu den

Verboten kam der Materialmangel. Kupfer und Zinn gab es ja so wenig wie Chrom oder Nickel, keine Maschine konnte ordentlich lackiert und nicht einmal verpackt werden, denn Ölpapier war so wenig aufzutreiben wie Kistenholz.

Dennoch aber ist heute der Maschinenbau, was Beschäftigtenzahl, Umsatz und Exporterlös angeht, wiederum der bei weitem wichtigste Industriezweig Deutschlands. Da beschäftigen die rund 5 200 Maschinenbauanstalten der Bundesrepublik über eine Million Menschen oder jeden achten industriell Tätigen. Da setzen sie etwa die Hälfte mehr um als die gesamte Landwirtschaft, das mehr als Fünffache des Kohlenbergbaus. Und da waren das 1964 pro Beschäftigten über 35 000 DM statt der 1952 erst 17340- und der 6900 des Boom-Jahres 1929.

Die deutsche Maschinen-Ausfuhr hatte im schlechtesten Vorkriegs-Jahr – 1933 – 439 Millionen Mark gebracht. 1947 waren es 14,7 Millionen. 1948 immer erst 12,6 Millionen. 1949 schließlich 406 Millionen. Heute aber sind es fünfunddreißigmal soviel. Da ist Deutschland nach den USA wieder der potenteste Industrie-Ausrüster der Welt. Und das vor allem durch den Ruf, den Deutschlands Maschinen sich erworben hatten. Denn Deutschland führte schon vor 1913 und vor 1939 in der Maschinenausfuhr der Welt, und es besaß so mehr zufriedene Kunden als irgendwer sonst. Und weil für viele dieser Kunden die deutsche Maschinen-industrie genauso lebenswichtig war wie für Deutschland selber, sie deutsche Maschinen ebenso haben mußten wie deutsche Kohle.

Pro Kopf der Bevölkerung werden heute z. B. in Nordrhein-Westfalen (das auf diesem Gebiet führt) für etwa 1600 DM Maschinen erzeugt, in Baden-Württemberg (das an zweiter Stelle steht) für etwa 1200 DM. 1946 aber kam auf den Kopf der Westzonen-Bevölkerung eine Maschinenproduktion von 40 Mark. Exportiert werden konnte nur für 9 Millionen Mark statt für rund 900 Millionen im Jahre 1938, und so bekam Holland, einer der Hauptkunden, für ganze 748 000 Mark deutsche Maschinen, die Schweiz für 310 000 RM. Dadurch waren die Niederlande und die Schweiz ebenso vom Ruin bedroht wie wir, denn Maschinenfabriken sind nicht über Nacht zu errichten. Sie erfordern nicht nur sehr viel Kapital und sehr viel Erfahrung; nicht nur hervorragende Facharbeiter und Konstrukteure, sondern auch ein Zusammenspiel der Kräfte, das nur in Generationen zustande zu bringen ist. Von den 449 deutschen Maschinenfabriken haben nur 150 mehr als tausend Arbeiter. Der größte Betrieb ist die DEMAG. Aber deren Anteil am Gesamtumsatz der deutschen

Maschinenindustrie beträgt knapp 4%, und ihre Kran-Abteilung z. B. konkurriert mit 40 größeren und 200 mittleren und kleinen Firmen, die Bergbaumaschinen-Abteilung mit 50 anderen. Und so hätten nicht einige Dutzend, sondern Tausende neuer Firmen gegründet werden müssen, um den Ausfall des deutschen Maschinenexports wettzumachen. Und jede dieser neuen Firmen hätte Fehler begangen, die die deutschen Fabriken schon vor Generationen machten, für die sie teures Lehrgeld bezahlten. Und durch die sie gelernt hatten, was nur Erfahrung lehrt und in keiner Patentschrift steht.

Die Kundschaft wußte das auch. Wer einen neuen Mitarbeiter einstellt, verlangt »Referenzen«, will wissen, ob und wie er sich anderswo bewährte. Und wer Millionenaufträge erteilt, tut das erst recht nicht, ohne sich über die Erfahrungen anderer mit dieser oder jener Firma zu informieren, und so hieß es z. B. im März 1955 auch in »Tracks«, der Hauszeitschrift der größten amerikanischen Eisenbahngesellschaft, der Chesapeake & Ohio Railway: »Heutzutage kauft niemand etwas ohne vorherige lange und gründliche Erwägungen, und wenn sich die C & O dazu entschließt, Millionen Dollars für eine einzige Neuanlage wie die Groß-Entladeanlage in Newport News auszugeben, dann sollte es die beste sein!«

Und so bekam die DEMAG den Auftrag, denn seit sie 1887 ihren »Titan«-Kran baute, der 150 Tonnen hob, wurden immer wieder Weltrekorde von ihren Hebezeugen geschlagen. Wie sie bis heute über 40 000 Hafenkräne lieferte und diese überall auf der Welt ohne Beanstandung Dienst tun, so baute sie mehr als 700 große Verladebrücken und als größte Europas die Erzverlade-Einrichtung von Narvik, die heute eine Stundenleistung von 8000 Tonnen hat. Die DEMAG verfügte über die Erfahrungen, die sie beim Bau der Antwerpener Umschlagseinrichtungen gewann – und hatte auch in den USA selber längst bewiesen, was sie konnte: Da gab es in Long Beach in Kalifornien als größten der USA und der Welt einen 112 Meter hohen Schwimmkran der DEMAG, der 350 Tonnen bewältigte, den die US-Navy zwar nicht kaufte, sondern als deutsche Reparation kassierte, der aber nichtsdestoweniger als technisches Meisterwerk anerkannt wurde. Da stand bei der Dow Chemical Co. eine Rohr- und Metallstrangpresse, wie es lange keine zweite gab, eine Presse, die 13200 Tonnen Druck ausübte und ebenso von der DEMAG stammte wie die bereits 1948 als größte der Welt an Sverdrup & Parcel gelieferten Turboverdichter mit einer Ansaugleistung von 100 000 Kubikmetern pro Stunde. Sverdrup & Parcel wiederum

hatten gewußt, daß die DEMAG bereits mehr als 25 000 Verdichter gebaut hatte, ehe sie ihren Auftrag übernahm; Verdichter, die seit Jahrzehnten halfen, Stickstoff aus der Luft zu gewinnen, Gas in riesige Rohrleitungen zu pressen oder Luft in Hochöfen zu blasen.

Und so war die DEMAG eben schließlich doch nicht demontiert worden. Mehr und mehr maßgebende Wirtschaftsführer in den Siegerländern hatten sich gesagt: »Wenn wir unsere deutschen Lieferanten ausschalten, schneiden wir uns ins eigene Fleisch.« Natürlich waren die Konkurrenten der DEMAG oder von Schiess oder all den andern berühmten Maschinenfabrikanten Deutschlands an deren Verschwinden interessiert. Aber ernst zu nehmende Konkurrenten gab es nur sehr wenige. Potente Kunden viele hundert Mal mehr. Und so wurden die Fesseln gelockert: nach und nach die Produktionsbeschränkungen aufgehoben und die Demontagepläne nicht voll zu Ende geführt. Dennoch waren die von Firmen wie der DEMAG zu überwindenden Schwierigkeiten enorm - und glückliche Zufälle spielten auch da eine Rolle.

Die DEMAG in Duisburg geht, wie erwähnt, auf die »Mechanischen Werkstätten Harkort & Co.« zurück, die 1819 gegründet worden waren. Sie blieben nicht lange alleine, verschiedene Mitarbeiter Harkorts machten sich selbständig, und schließlich erzeugten vier große westdeutsche Maschinenfabriken das gleiche, mußten sie alle vier teure Offerten stellen, während nur eine den Auftrag bekam. Wolfgang *Reuter*, der eine Ur-Enkelin des Harkort-Partners Heinrich Kamp geheiratet hatte und dem seit 1899 die Firma Stuckenholtz in Wetter gehörte, fand das unsinnig. Er brachte 1906 eine Fusion mit der »Märkischen Maschinenbauanstalt« zustande (wie jetzt der ehemalige Harkort-Betrieb hieß) und 1909 eine »Interessengemeinschaft« mit den zwei anderen »Großen« der Maschinenindustrie. Schon ein Jahr später gelang die Verschmelzung zur »Deutschen Maschinenfabrik AG«, der DEMAG, deren Generaldirektor Wolfgang Reuter wurde und die damals 3 116 Leute beschäftigte. Das Kapital betrug 10,5 Millionen Mark. Der Umsatz 22 Millionen.

Wolfgang Reuter hatte schon als junger Mann höchst revolutionäre Konstruktionen durchgesetzt, z. B. die ersten elektrisch angetriebenen Walzwerke gebaut und bereits 1891, als erste der Welt, eine Feinblechstraße. Aber er war nicht nur ein genialer Konstrukteur, sondern auch ein hervorragender Kaufmann. Er machte die DEMAG zur Weltfirma und überwand die Verluste des Ersten Weltkrieges und die Weltkrisenjahre durch Lieferun-

gen in die Sowjetunion, die 1930-32 gut acht Zehntel der Gesamtexporte ausmachten. Reuter gelang es aber auch, 180 Kräne auf einmal nach Buenos Aires zu liefern. 1930-32 das ISCOR-Stahlwerk in Pretoria zu errichten, das erste Stahlwerk Südafrikas. Die DEMAG baute 1935 das technisch einzigartige Schiffsliebewerk Niederfinow am Mittelland-Kanal und 1936 die erste vollkontinuierliche Breitbandstraße Deutschlands in Dinslaken. Da wurde 1935-37 das Stahlwerk Anshan in der Mandschurei gebaut und überall die Konkurrenz nicht durch niedrigere Preise geschlagen, sondern durch technische Neuerungen, die niemand sonst zu bieten hatte und die nun die Hauptabteilung Hüttenbau entwickelte, deren Chef Wolfgang Reuters Sohn Hans war, der 1940 auch die Gesamtleitung der Firma übernahm.

Und die stellte auch im Zweiten Weltkrieg keine Panzer, Kanonen und Granaten her, denn Bergbaumaschinen, Hüttenwerksanlagen und Brücken wurden ebenso dringend gebraucht. Aber daß die DEMAG keine Rüstungsfirma war, konnte sie vorerst nicht beweisen, denn 40 große Kisten mit Konstruktionszeichnungen waren bombensicher in der Zeche Neuenkamp untergebracht worden, der Schacht lag still, und die Kisten konnten so nicht zutage gebracht werden. Was für die CIC-Leute nur ein Beweis mehr dafür war, daß die DEMAG-Konstrukteure Geheimwaffen entworfen hatten. Und was sie so erpicht darauf machte, weitere »Kriegsverbrecher«-Verhaftungen vorzunehmen, daß sie selber in die Grube einfuhren und das Material sichteten. Dennoch blieb die DEMAG natürlich auf der Demontage-Liste, und der Fund inderte auch nichts an ihrer »Insel-Lage«: Das Duisburger Werk war trotz zahlreicher Bombardierungen weitgehend arbeitsfähig. Aber alle Rhein- und Ruhrbrücken waren vernichtet, die Notstege nur für Fußgänger zu benutzen, und was das Werk eventuell erzeugte, konnte nicht abtransportiert werden.

A her da lag DEMAG-Brückenbaumaterial in Bodenwerder an (kr Mittelweser. Zwar sind es von Duisburg nach Bodenwerder 110 km in der Luftlinie 200 Kilometer. Aber wenn Toussaint es versuchte? Der DEMAG-Ingenieur *Toussaint* war Verbindungsmann zur Wehrmacht gewesen. Er besaß ein Dienstmotorrad. 1. hatte das gut genug versteckt und sich auch einen Treibstoffverrat geschaffen, indem er die leeren, überall in den Straßengräben herumliegenden britischen und amerikanischen Spritkanister kippte. Und Toussaint fuhr. Kam wie durch ein Wunder nach Bodenwerder und zum britischen Kommandeur. Und wie mangelnde Sprachkenntnisse später (auf welche Weise wird noch berichtet werden) zur Absetzung des Wirtschaftsdirektors Seniler

und so zu Erhards Marktwirtschaft führten, so wirkten sich hier die mangelnden Englisch-Kenntnisse Toussaints und die ebenso mangelhaften Deutsch-Kenntnisse des britischen Offiziers segensreich aus. Sein Dolmetscher war nicht da. Und so glaubte er zu verstehen, daß eine Brücke in Bodenwerder gebaut werden solle, gab deshalb das Material frei, das da lagerte. Die DEMAG »organisierte« neun Waggons und holte mit einer Werkslok das Brückenmaterial ab, bevor der Irrtum festgestellt wurde. So war sie in der Lage, nicht nur ihre Verbindungen mit der Umwelt wiederherzustellen, sondern zwei Schwimm-Krane zur Entrümpelung des Rheins zu bauen. Manches, was die aus dem Wasser hoben, war noch zu gebrauchen. Auch die Ruhrorter Brücke stammte aus Köln; dort wurden 18 Meter der gesprengten Hohenzollern-Brücke abmontiert und in Duisburg neu verwendet.

Das kostete unvorstellbare Mühe, bedeutete aber die Erlaubnis zum Arbeiten, Zeitgewinn und schließlich die Rettung des Werkes. Jeder Schwermaschinenbau blieb der DEMAG untersagt, und maximal 1000 Leute durften in Duisburg beschäftigt werden. Aber da gab es auch das Werk Wetter, und da lagerten fertige Elektro-Hebezüge (von denen bis heute über 300000 verkauft wurden) und eine Menge Einzelteile. Die Züge wurden gegen Werkzeugmaschinen und Material getauscht, und so wurde auch das Werk Benrath wieder in Betrieb genommen.

Jeder Erfolg war ein Trotzdem-Erfolg, wurde immer wieder in Frage gestellt, und noch ein Jahrzehnt mußte mit Klauen und Zähnen um die Existenz gerungen werden, denn der Währungsschnitt verminderte die Bankguthaben der DEMAG von 17 Millionen auf wenig mehr als eine, und hatten 1938 je 25 aktive Mitarbeiter einen DEMAG-Pensionär miterhalten, so kam nun auf je sieben Aktive ein Mann im Ruhestand. Aber inzwischen war auch die Marshallplan-Verwaltung aktiv geworden, und die schenkte Frankreich das Geld zur Errichtung neuer Stahlwerke in Lothringen. Amerika selber konnte die Ausrüstungen nicht liefern, weil der Korea-Krieg inzwischen einen Rüstungs-Boom riesigen Ausmaßes ausgelöst hatte. Und so baute die DEMAG die SOLLAC-Anlagen.

Und diesem ersten großen Nachkriegs-Auftrag folgten bald Dutzende und Hunderte, denn die Auslandskunden der DEMAG hatten immer wieder gewartet, meinten, solch ein Unternehmen könne nicht untergehen und werde sich nun mehr denn je anstrengen. Ein Nachhol-Bedarf von 20 Jahren kam auf die DEMAG zu: 1958 verkaufte sie mehr ans Ausland, als sie 1950 überhaupt

verkaufen konnte. Da wurde zehn Jahre nach der Währungsumstellung binnen einem Monat erzeugt, was 1946/47 während des ganzen Jahres erzeugt werden konnte, und da war 1964 der 1)EMAG-Umsatz mit 1,1 Milliarden DM fünfzigmal so groß wie bei der Gründung der Firma, obwohl nur zehnmal mehr Leute beschäftigt wurden. Denn die Maschinenindustrie ist eine typische Intelligenz-Industrie, und wie generationenlanges Bestehen den Ruf einer Firma festigt, so führt es eine Art Schneeball-Wirkung bei der Ideen-Produktion herbei. Wolfgang Reuter pflegte zu sagen: »Haben zwei Leute je eine Mark und tauschen sie die untereinander aus, so haben beide wiederum nur eine Mark. 1 haben die zwei je eine Idee und tauschen *die* aus, so hat jeder zwei Ideen, und auf Ideen kommt es an und nicht auf Geld!«

Im Duisburger DEMAG-Hochhaus aber, das nicht »Verwaltungsgebäude« sondern »Haus der Konstrukteure« heißt, saßen bereits 1952 (als es bezogen wurde) wiederum 700 Leute mit Ideen, und Leute sind es über 3000 Konstrukteure, die dort ihre Ideen austauschen. Die bekommen ständig Anregungen von den 129 Ingenieur-Büros, die die DEMAG nun im Ausland unterhält, und von den 13 Tochterfirmen, die sie in Belgien, Frankreich, (1er Schweiz und Italien besitzt, in Spanien, Südafrika, Kanada, Australien und Japan, in den USA und Brasilien. An 320 Plätzen ist die Firma jetzt vertreten, und regelmäßig tauschen die DEMAG-Vertreter ihre Ideen aus, nicht anders als die je 20 Werkmeister, die seit 1956 von allen Betrieben für je eine Woche zu den »Meistergesprächen« ins Haus Ahlenberg bei Dortmund entsandt werden. Nicht im Bombenhagel und nicht in der dunkelsten Nachkriegszeit war aufgehört worden, an Neuentwicklungen zu arbeiten. Bei drei Tochtergesellschaften wurden jetzt amerikanische Partner aufgenommen, um die modernsten Konstruktionen zur Verfügung zu haben, bei der Flohr-Otis GmbH, die Aufzüge (tut, bei der Interatom und bei der Kämpfer-Maschinenbau, und 1965 gründete die DEMAG gemeinsam mit der Cie. Française Thomson-Houston die »Demag-Houston-Automation (GmbH«, um Doppelarbeit bei der Automatisierung von Hüttenwerken, des Bergbaus und des Förderwesens zu vermeiden. Die 1)1)EMAG besteht nun seit fünf Generationen. Aber sie beschränkte sich nie auf das Erreichte.

Ahnlich war es bei allen deutschen Maschinenbauanstalten. Die ichten heute vollautomatisierte Transferstraßen ein, bauen Maschinen, die Gewinde »spritzen«, bauen Drehbänke, die mit 100 Umdrehungen pro Minute laufen statt der 300, die vor zwei (generationen üblich waren. Da gibt es nun Bohr-Automaten,

die Löcher von zwei Hundertstel Millimeter Durchmesser in Hartmetalle oder Edelsteine bohren und deren mit Diamantstaub und 01 betupfter Bohrdrat bis zu 120000 Umdrehungen pro Minute macht. Da gibt es Pressen, deren Druck dem Gewicht von 300 Lokomotiven gleichkommt und die so hoch wie ein vierstöckiges Haus sind. In Düsseldorf werden - als größte der Welt - Langfräsmaschinen gebaut, die selber 800 Tonnen wiegen und, von 144 Elektromotoren mit zusammen 2000 PS angetrieben, Werkstücke bis zu 150 Tonnen Gewicht bewältigen. Diese Maschinen sind 46 Meter lang und 14 Meter hoch und lassen sich mit Hilfe von elf Fernsehkameras von zwei parallel geschalteten Steuerpulten aus bedienen. Solche Riesen baut die Firma Schiess in Düsseldorf. Daß sie wieder bauen konnte, war eine der Voraussetzungen des Wiederaufstiegs der DEMAG wie des deutschen Wiederaufstiegs überhaupt, denn kein Hüttenwerk, kein großes Wasserkraftwerk und keine leistungsfähige Dampfturbine kann ohne Maschinen wie die gebaut werden, die in der 1866 von dem aus Magdeburg stammenden Ingenieur Ernst David Schiess gegründeten Firma entwickelt wurden. Die hielt zahlreiche Weltrekorde - und das heißt, daß Karusell-Drehbänke oder Fräs- und Biegemaschinen, wie sie in Düsseldorf gebaut wurden, nicht auch anderswo gekauft werden konnten. Bereits 1891 stellte Schiess Maschinen aus, die Werkstücke von achteinhalb Meter Länge und dreieinhalb Meter Breite bearbeiteten. Immer größere Stahl-Schmiedestücke wurden gebraucht, und so konnten schließlich auf dem Arbeitstisch der Karusell-Drehbänke von Schiess fünf Autos hintereinander herfahren. 1945 wurde die Schiess AG total demontiert. Es wurden nicht nur die Werkshallen völlig ausgeräumt, sondern auch die Maschinen-Fundamente gesprengt. Heute aber besitzt Schiess die größte klimatisierte Werkshalle der Erde, werden die großen Zahnbearbeitungsmaschinen nun bei Stets gleichbleibender Temperatur und Luftfeuchtigkeit hergestellt und so auch bei Maschinen-Giganten Genauigkeiten erzielt, die geradezu phantastisch wirken. Nur liegt diese neue Halle nicht nahe dem Düsseldorfer Hauptbahnhof wie die alten Werksanlagen, sondern jenseits des Rheins an der Hansa-Allee. Denn diese Firma wurde mit dein Geld wiederaufgebaut, das das kostbare Grundstück im Stadttinnern brachte, die Neuausrüstung durch den Umzug an die Peripherie finanziert. Da erwies sich auch auf diese Art die alte Tradition als lebensrettend. Und so oder so kamen alle altberühmten deutschen Maschinenbaufirmen wieder hoch. Und da kamen neue hinzu trotz aller

Hemmnisse und Handicaps. Denn das wichtigste Maschinenbauerzeugnis, wie das wichtigste deutsche Erzeugnis überhaupt, heißt Fortschritt.

Statt der 600 Millionen Menschen, die es im Jahre 1900 auf der Erde gab, müssen heute doppelt so viele satt werden. Sehr bald wird es sechs Milliarden Menschen geben - und Menschen mit weit höheren Ansprüchen als denen ihrer Großeltern. Und das zwingt zur Rationalisierung auf allen Gebieten, zwingt nicht nur zur Mechanisierung der Landwirtschaft und intensiver Meeresnutzung, sondern auch zur Nutzung von Rohstoff-Vorkommen, die früher als zu »arm« zur Verwertung galten.

Und so baut die DEMAG seit 1957 Niederschachtöfen für ihr Schwelverhüttungsverfahren, Drehrohr- und Elektroöfen, die die wirtschaftliche Erzeugung von Roheisen auch dann ermöglichen, wenn Erze und Brennstoffe nicht die früher als Minimum geltenden Qualitäten besitzen. Da gibt es nun das Strang-Gießverfahren, das den Blockwalzvorgang erspart, und wie im Hüttenwesen heißt es überall »mehr, besser und billiger produzieren«, bemühen sich Tausende und aber Tausende deutscher Ingenieure Fortschritte zu erarbeiten, die Deutschland, zugleich aber auch der ganzen Welt Gewinn bringen, stellt Mannesmann z. B. längst nicht nur mehr Rohre her, ohne die die Erdöl-, die Gas- oder die Wasserversorgung undenkbar wäre, sondern baut auch schlüsselfertige Meerwasser-Entsalzungsanlagen.

Seit ihrem Bestehen lieferte allein die DEMAG über achtzehnhundert Walzwerke, errichtete sie Hochöfen und Stahlwerke in 112 Ländern. Und was das an allgemeiner Verbesserung des Lebensstandards bedeutet, ist kaum vorstellbar, denn jedes einzelne dieser Werke wirkt sich ja auf alle erdenkliche Art aus, hilft durch Schienenlieferungen die Transportverhältnisse verbessern, hilft hölzerne Pflüge durch eiserne ersetzen, trägt durch Schleusenbaumaterial dazu bei, eine moderne, die Ernten wie die Stromerzeugung vervielfachende Wasserwirtschaft zu schaffen.

Manche Europäer fragten deshalb und fragten zum Teil noch turner: Wenn wir selber die »Neuländer« entwickeln helfen, müssen wir dann nicht eines Tages in ihre Abhängigkeit geraten, ähnlich wie die Kolonien im 19. Jahrhundert von uns abhängig waren? Denn haben die nicht Rohstoffschätze, die wir nicht mehr hingehen haben werden, weil wir sie schon seit Jahrtausenden abhauen? Und sind »Dschungel-Stahlwerke« nicht eine besonders große Gefahr? Gerade weil sie so vielfältige Wirkungen haben?

1) Das erste »Dschungel-Stahlwerk« entstand bereits 1909-12 in Jamshedpur in Indien, etwa 250 Kilometer von Kalkutta entfernt.

Mit diesem Werk bewies der Parse J. N. Tata, daß es keine klimatischen und rassischen Hindernisse der Industrialisierung gibt, daß man überall auf der Welt Wissen und Können dazu einzusetzen vermag, allen Menschen ein menschenwürdiges Dasein zu schaffen. Hier im Singhbum-Distrikt des Tschota-Nagpur-Massivs lagen seit Jahrmillionen gut vier Milliarden Tonnen Rot- und Magnet-eisenerze von durchschnittlich 60% Eisengehalt und etwa 200 km entfernt riesige Kokskohlenvorkommen. Da gab es auch Kalk, Magnesit und Chrom. Aber alles von dichtem Dschungel bedeckt, in dem Halbwilde von der Jagd und von den ärmlichen Ernten lebten, die sie auf winzigen, aus dem Wald gebrannten Feldern einbrachten - falls Elefantenherden sie nicht vorher zertrampelten. Heute ist die Gartenstadt Jamshedpur mit mehr als 300000 Einwohnern ein Wirtschaftsmagnet, der entscheidend zur Entwicklung Bihars beitrug - und in Bihar leben immerhin so viele Menschen wie in Großbritannien. Und von denen wurden Millionen zu neuen Kunden Europas. Erst Tatas »Dschungel-Stahlwerk« brachte eine Produktion in Gang, durch die Menschen Kaufkraft gewannen, die bisher *keine* besaßen, und ähnlich wirkte das brasilianische Stahlwerk Volta Redondo, und ähnlich wird morgen das von Rourkela wirken, und ähnlich wirkte und wirkt jedes der Werke, das deutsche Firmen bauten. Wie enorm der Wertzuwachs ist, der durch intelligente Rohstoff-, Naturkraft- und menschliche Arbeitskraftnutzung erzielt wird, zeigt aber eine einfache Rechnung: Da gibt es z. B. kleine Feldbahn-Lokomotiven, die etwa

Tonnen wiegen und 8000 DM kosten. Zu deren Erzeugung waren 12 Tonnen Erz, Kokskohle, Kalk etc. nötig, Strom und anderes im Gesamtwert von 400 Mark. Wertschöpfung also 1:20, und das ist sehr wenig, denn bei vielen Industrieprodukten beträgt heute die Relation 1:200 und nicht selten 1:2000, denn wenn bei Eisenbahn-Oberbaumaterial 55% des Verkaufserlöses auf den Rohstoff entfallen und nur 45% auf die Veredlung durch Arbeit, Wissen und Erfahrung, so machen bei Messerschmiedewaren die Rohstoffkosten nur mehr 1% aus, und bei Uhrfedern sind es 0,000045%. Nun wird die Feldbahnlokomotive exportiert und erbringt den Gegenwert von 30 Tonnen Sojabohnen. Die liefern

10 Tonnen Sojaöl und 25 Tonnen Kraftfuttermittel. Das Öl gibt 6 Tonnen Margarine im Wert von 13 800 DM. Das Kraftfutter entspricht etwa 20 000 Litern Milch zu 40 Pfennig pro Liter, also weitere 80 000 Mark. Das heißt: Aus 400 Mark Rohstoff und Energie wurden 93 800 DM Nahrung. Und dies durch die Arbeit von Bauern und Bergarbeitern, der Olpressenbediener und einer Maschinenbauanstalt; durch die Arbeit von Seeleuten, Ver-

sicherungs- und Handelsangestellten, vor allem aber durch die *erfindenden* Leistungen Deutscher, wie die Fetthärtung, die Entwicklung des Dieselmotors oder der Maschinen, die die Radsätze herstellen.

Lokomotiven verkaufen aber kann Europa nur, wenn »Dschungel-Stahlwerke« Schienen liefern, die nicht mit exorbitanten Transportkosten belastet sind. Heute baut Indien auch selber Lokomotiven. Aber dafür braucht es tausenderlei, wofür gestern kein Bedarf bestand. Chile raffiniert nun selber sein Kupfer und beginnt, es im Lande selber weiterzuverarbeiten. Aber es wird vorerst kaum den Lackdraht herstellen lernen, der z. B. für die Belichtungsmesser von Photoapparaten gebraucht wird und der das Sechshundertfache des Kupferpreises kostet. Stahl wird heute weltweit hergestellt. Aber keineswegs jede Art von Stahl, und bereits die unlegierte Mittelqualität deutscher Edelstahlwerke (die statt 1913 erst 173 000 Tonnen jährlich heute drei Millionen Tonnen produzieren) bringt das Zehn- bis Fünfeinfache des Roh-eisenpreises ein. Schnelldrehstähle kosten das Fünfundvierzigfache und feine Siliziumstähle das etwa Dreihundertfache. Edelstahlwerke sind die »Apotheken der Industrie« und werden noch sehr lange von Neuländern nicht zu errichten sein. Neuländer aber werden durch die »Dschungel-Stahlwerke« zu einem Markt für Spezialstähle - und zugleich für Photoapparate oder Schweizer Uhren, die ja selbst die Vereinigten Staaten bisher nicht nachzubauen vermochten. Denn Uhrfedern sind zwar auch nur aus »Stahl«, aber aus Stahl, der dünner als das dünnste Zigarettenpapier ist. Auf einem Radius von eineinhalb Millimetern haben 15 Windungen solch einer Spirale Platz, und die arbeiten Jahrzehnte, obwohl eine »Unruh« sich in jeder Sekunde fünfmal vorwärts bewegt und fünfmal stehenbleibt, täglich 864 000 Bewegungen macht. Und zwar mit der Geschwindigkeit eines schnellen Automobils. Ein Kilo solcher Federchen kostet rund eine Million Mark. Und damit wir von denen mehr und mehr verkaufen können 1) und nicht länger Schienen und Lokomotiven zu verkaufen brauchen, darum mußten und müssen »Dschungel-Stahlwerke« gebaut werden, und darum sind Firmen wie die DEMAG unersetzliche Reichtumsschöpfer. Deshalb ist es für die ganze Welt wichtig, daß diese Firma mehr als eine Milliarde DM jährlich umsetzt, denn auch die wirken wie eine »Unruh«, helfen ein riesiges Uhrwerk in Gang halten.

1) Dieses Räderwerk ist allerdings auch so kompliziert, daß die Verantwortlichen in Duisburg aus den Sorgen nicht herauskommen. 1) Es kann kaum werden Demontage und Produktionsbeschränkungen

überwunden, gab es den Rohstoffmangel und die Preissteigerungen der Koreakrise. Da folgte das Suezabenteuer Englands und Frankreichs, und da mußten sich die Exportkaufleute und die Techniker erneut fragen: »Wird die schwimmende Ware ankommen? Werden wir weitermontieren können? Wird der Kunde trotz bestem Willen zahlen können? Soll die Fertigung vorübergehend gestoppt, Tausende Tonnen aus der Werkstatt herausgezogen und anderswo gelagert werden?« Lange Telegramme und endlose Ferngespräche. Und kaum ist ein Problem gelöst, so setzt ein Land fünf neue Dollarkurse fest. Da zieht eine neue Regierung Aufträge und Garantien ihrer Vorgänger zurück.

Da ist das Inlandgeschäft, das etwa 50 bis 60%, der DEMAG-Einnahmen bringt. Aber auch da mußten Firmen wie die DEMAG fast untragbare Risiken auf sich nehmen, und daß sie es taten, war entscheidend für Deutschlands Wiederaufstieg: Als unentbehrliches Bindeglied zwischen Stahlwerk und Walzwerk sind Blockstraßen gewissermaßen das »Herz« eines Hüttenwerks. Am 30. März 1954 heulten in Hamborn alle Sirenen, piffen alle Lokomotiven, denn an diesem Tage kam die größte Blockstraße Europas und eine der modernsten der Welt bei der August-Thyssen-Hütte in Betrieb. Aber solche Anlagen sind nicht über Nacht zu bauen. Diese Blockstraße wurde bereits 1951 bestellt - und da stand die ATH wie alle andern deutschen Hüttenwerke noch unter alliierter Kontrolle. Da konnte sie einen rechtskräftigen Auftrag nicht erteilen. Aber die DEMAG wußte, wie wertvoll die Zeit war, die sie Deutschland gewinnen half. Sie baute die Blockstraße auf eigenes Risiko. Sie baute ein gleiches Blockwalzwerk auch für Mannesmann, das ebenfalls bereits 1954 in Betrieb kam. Sie schuf neue Anlagen für Salzgitter, und nach der Rekordbauzeit von nur einem Jahr ging im März 1955 bei der Dortmunder Westfalen-Hütte eine DEMAG-Halbzeugstraße in Betrieb. Und was das bei der Geldknappheit der ersten DM-Jahre an Finanzkunststücken erfordert hatte

Nicht minder natürlich war organisatorisches Geschick vonnöten, denn Maschinenfabriken haben kaum je weniger als 1200 Lieferanten, kaufen etwa zehntausend verschiedene Artikel ein, brauchen den richtigen Formsand ebenso wie die richtigen Stahlsorten, das richtige Holz für ihre Modelltschlereien, Pauspapier wie Schneid-Diamanten und tausenderlei anderes, was nebensächlich scheint, aber essentiell ist. Vor allem auch Kabel und Schalt- und Regelgeräte, hunderterlei Produkte der Elektrotechnik, denn eine Mehrzweck-Warmbreitband-Walzstraße, wie z. B. die 1964 für den Bochumer Verein gebaute, erfordert rund 700 Elektromotoren

mit zusammen 73000 Kilowatt Leistung, dem mehr als Achtechthundertfachen der Leistung des ersten öffentlichen Elektrizitätswerkes der Welt, Edisons Pearl-Street-Zentrale des Jahres 1882. Und solch eine Walzenstraße wird heute mit Hilfe von zwei Elektronenrechnern automatisch gesteuert, einem für die Materialflußlenkung und einem für die Prozeß- und Banddickenregelung.

Daß die DEMAG oder die Schieß AG wieder arbeiteten, genügte also keineswegs. Wenn in den Statistiken auch Maschinenindustrie und Elektroindustrie getrennt werden, in der Praxis sind sie untrennbar miteinander verbunden. Und nicht nur durch den Bedarf an Elektromaterial und besonders von jährlich rund vier Millionen Elektromotoren, die nun in Deutschland hergestellt werden und die allein schon einen Wert von etwa zwei Milliarden DM haben, sondern ja auch dadurch, daß alle Maschinen stillstehen, sobald die Stromzufuhr aufhört, und die Elektroindustrie, die Generatoren ebenso wie die Motoren und die Leitungen erzeugt.

Diese Art, selber für eine ständige Ausweitung des Produktionsvolumens zu sorgen, ist die wichtigste Eigenheit der Elektroindustrie und ließ sie noch rascher als andere wachsen: Je mehr Motoren oder Kühlschränke oder Elektroöfen hergestellt werden, desto höher wird der Strombedarf. Und desto mehr Kraftwerke muß die Elektroindustrie ausrüsten. Je mehr Strom diese erzeugen, desto mehr Propaganda für den Stromabsatz machen sie, und so wurden in Deutschland statt der 246 Millionen Kilowattstunden des Jahres 1900 zwei Generationen später (1964) 166 Milliarden verbraucht, wird sehr bald der tausendfache Stromverbrauch des Jahres 1900 erreicht sein.

Der Weltumsatz der Elektroindustrie beträgt heute rund 320 Milliarden DM. In den 60 Jahren 1877-1937 stieg die Welt-Stromerzeugung von null auf 445 Milliarden Kilowattstunden. In den nur 13 Jahren 1938-50 nahm sie erneut um 445 Milliarden zu. Und in den nur vier Jahren 1951-54 wiederum um 445 Milliarden kWh. Statt damals etwa 335 Milliarden kWh aber betrug die Welt-Stromerzeugung 1964 mehr als 3000 Milliarden. Heute verdoppelt sie sich alle acht Jahre, und eine Verlangsamung ist nicht zu erwarten, denn allein die USA verbrauchen etwa ein Drittel des Stroms, während z. B. die Türkei nur 4,5 Milliarden kWh erzeugt, hier heute von 35 635 Dörfern nur 240 elektrisches Licht haben.

Die wichtigsten technischen Voraussetzungen für die einzigartige Entwicklung der Elektrizitätswirtschaft wurden in Deutschland geschaffen: Als im Herbst 1866 die Feinmechanikerwerkstatt von Siemens & Halske in Berlin die erste Dynamomaschine baute, war

»der Technik ein Mittel gegeben, elektrische Ströme von unbegrenzter Stärke auf billige und bequeme Art überall da zu erzeugen, wo Arbeitskraft disponibel ist.« Wie durch Werner von *Siemens* die heutige Stromerzeugungsmethode geschaffen wurde, so durch Umkehrung des Dynamoprinzips 1878 auch der erste elektrische Motor, der sich im industriellen Dauerbetrieb bewährte. Da erhielt 1889 der spätere Chef-Elektriker der AEG, Michael von *Dolivo-Dobrowolski* sein DRP 51083 für seinen Drehstrom-Motor, konnte 1891 Oskar von *Miller* die Hochspannungsleitung Lauffen—Frankfurt bauen, eine Transport-Technik entwickeln, durch die sehr bald Elektrizität überall dort verfügbar wurde, wo man sie brauchte.

Dementsprechend war auch die Entwicklung der deutschen Elektroindustrie: 1882 beschäftigte sie 1700 Leute. 1938 aber 413 000 und heute mehr als 900 000. Betrug der Umsatz der deutschen Elektroindustrie 1890 knapp 45 Millionen Mark, so 1938 rund 3,2 Milliarden und 1964 neunmal soviel. 1948 allerdings waren es nicht mehr als im Jahre 1890 gewesen. Denn wenn heute die Schwerpunkte der westdeutschen Elektroindustrie in Nordrhein-Westfalen und Bayern liegen, so lagen sie vor dem Krieg in Berlin (und zum nicht geringen Teil in der Ostzone). Vor allem waren die zwei bedeutendsten deutschen Elektrounternehmen, Siemens und die AEG, in Berlin beheimatet. Besaß die AEG vormals hier 1,2 Millionen Quadratmeter Nutzfläche und rund 35 000 Werkzeugmaschinen, so waren es im Juli 1945 nur mehr 230 000 und 1 800. Und noch viel schwerere Verluste erlitt Siemens, eine Firma, deren Geschichte typisch für die Triumphe und Leiden der deutschen Elektroindustrie ist.

Stammfirma dieses Weltkonzerns war die 1847 von dem preußischen Artillerie-Leutnant Werner von *Siemens* und dem Mechaniker Georg *Haiske* gegründete »Telegraphenbauanstalt Siemens & Halske«, die am 2. Oktober in einem Hinterhaus der Schöneberger Straße in Berlin mit drei Gehilfen und einer Drehbank den Betrieb aufnahm.

Damals wurden Telegramme zwischen dem Kontinent und England noch mit Brieftauben befördert, wurden in Deutschland die ersten Eisenbahnen gebaut. Sehr bald aber bauten Siemens & Halske eine Telegraphenleitung von England nach Indien. Da bauten sie Signalanlagen für die neuen Eisenbahnen, konnten sie Filialen in Rußland und England eröffnen, und beim Tod Werner von Siemens' im Jahre 1892 hatte die Firma 3500 Arbeiter und Angestellte. Und da hatte sie nicht nur die erste Dynamomaschine und den ersten Elektromotor gebaut, sondern 1879 auch die erste

brauchbare Elektrolokomotive der Welt, da hatte sie wie das Nachrichtenwesen auch das Verkehrswesen revolutioniert und die Starkstromtechnik begründet.

Im Jahre 1903 wurde die Starkstromabteilung abgetrennt und mit der von Sigmund *Schuckert* 1873 in Nürnberg gegründeten Firma zur »Siemens-Schuckertwerke AG« verschmolzen. Seit 1905 entstand am Nonnendamm in Berlin ein Werkskomplex, der mit Recht »Siemens-Stadt« hieß, denn beim fünfundsiebzigjährigen Firmen-Jubiläum im Jahre 1922 hätten die Konzernangehörigen mit ihren Familien bereits eine Stadt von der Größe Frankfurts gefüllt. Zwar war auch für Siemens Versailles ein schwerer Schlag gewesen, hatte der Erste Weltkrieg das in Generationen aufgebaute Auslandsgeschäft vernichtet. Es kam die deutsche Inflation und die Weltkrise, durch die die Beschäftigtenzahl der deutschen Elektroindustrie um über 80 000 sank, der Ausfuhrwert sich 1929-34 von 639 auf 226 Millionen verminderte. Aber bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges gab Siemens 190 000 Leuten Arbeit, der Hälfte davon in Siemensstadt, und die erarbeiteten jährlich über zwei Milliarden Mark.

Es folgte der Wettlauf zwischen Zerstörung, Wiederherstellung und Erweiterung der Anlagen, und die Produktion wurde gehalten bis die Russen kamen. Sie fuhren das große, unverschlossene Tor mit einem Panzer ein. Sie operierten auf Schreibtischen, obwohl das Lazarett intakt war, und warfen die amputierten Beine und Arme in einen Lichtschacht. Sie grinsten, agten: »Krieg vorbei! 1 labt ihr Schnaps?« Und als der Kommandant gebeten wurde: »[aßt uns doch wenigstens *einen* der Röntgenapparate . . .«, da sagte der: »Geht nicht! Kann aber sein, daß einer vom Laster 1 ält. . .« Und einer »fiel«. . . Die Russen befahlen sofort Aufräumarbeiten in den zu sechs Zehntel zerstörten Werken. Auch der kommunistische Betriebsrat tat für Ordnung und Wiederaufbau, was er konnte. Aber dann einigten sich die West-Alliierten mit den Russen über die Sektorenaufteilung Berlins, und Siemensstadt gehörte nicht länger zur russischen Zone.

Jod das schien das Ende. Denn als eine britische Luftwaffen-Kommission sich im Werk mit einer amerikanischen traf, um festzustellen, wer mehr zerstört hatte, die Engländer bei Nacht oder die Amerikaner bei Tage, da waren sie bereits beide übertrumpft von den Russen, die die Totaldemontage befohlen hatten und mit riesigen Lastwagenkolonnen angekommen waren. Hier war mit riner Totalität ausgeräumt worden, die niemand für möglich gehalten hatte: 17 000 Werkzeugmaschinen waren verschwunden. Alles, was 6000 Beamte im Verwaltungsgebäude zusammen-

getragen hatten. Aber ebenso alle Waschbecken und Klos. Es ging darum, dem »Westen« nichts zu lassen. Einundsechzig Tage und Nächte lang waren ununterbrochen leere Lastautos ins Werk gefahren und mit flachgedrückten Federn wieder herausgekommen. Das meiste, was sie transportierten, bedeutete für die Russen nur Schrott. Für die Siemens-Leute aber waren es 98000 Arbeitsplätze und der Fleiß eines Jahrhunderts.

Aber noch gaben die Berliner sich nicht geschlagen. Siemens besaß in der Reichshauptstadt Bankguthaben von rund einer Viertelmilliarde Mark. Die waren gesperrt. Die Firma besaß rund 100 Millionen Mark in Wertpapieren. Aber in Depots, und die waren sequestriert. Und dennoch wurde gearbeitet. Und zwar unter Lebensgefahr, denn da lagen unzählige Blindgänger im Schutt. Außerdem sahen es die Russen gar nicht gerne, wenn Leute aus ihrer Zone zu den »Kapitalisten« gingen. Sie gingen aber doch und suchten fein säuberlich Radiergummis und Bleistiftreste aus den Trümmern. Sie fanden da einen Hammer und da einen Elektromotor. Sie fertigten Holzrechen für den Magistrat an und aus Abfall Kartoffelhacken. Es folgten Handkarren - obwohl es keine Maschinen und kein Geld gab. Die Leute brachten Werkzeug von zu Hause mit. Sie warteten elf Wochen auf ihren ersten Lohn. Verkaufte Kleider und Porzellan, und wer ein paar Schuhe übrig hatte, brachte sie dem Kollegen und teilte die Pferdewurst mit ihm. Noch während die Russen im Werk hausten, hatten die Konstrukteure daheim Neues geschaffen. Kaum waren die Russen abgezogen, kam eine Bausteinpresse in Betrieb, wurden aus dem Schutt neue Mauern. Dann wurden aus Stahlträgern und allem möglichen anderen Schrott drei Drehbänke hergestellt. Mit klammgefrorenen Fingern baute sie ein Meister im eisigen Winter 1945-46 zusammen, und als sie liefen, da legte er sich hin und starb: Er hatte sich bei dieser Arbeit buchstäblich den Tod geholt, und das war ein *wahrer* Heldentod.

Da hatten die Russen »total zerstörte« Maschinen stehengelassen. Aus vier solcher Wracks wurden drei brauchbare Maschinen. Da tauchte aus Fahrstuhlschächten verstecktes Material auf. Werkszeichnungen gab es nicht. Aber aus Tausenden Köpfen kamen die Maßangaben und Fertigungsdaten zusammen.

»Wie haben wir das doch gleich gemacht?« hieß es. Und der wußte dies, und der erinnerte sich an jenes. Und dann kamen die Schwesterbetriebe im Westen den Berlinern zu Hilfe, erwies sich der Segen der Dezentralisierung. Während in Berlin gearbeitet wurde wie noch nie, entwickelte sich auch der Betrieb in Erlangen, kam es zum »Neubeginn im Armenhaus«.

Erlangen war nicht nur nach 1945, es war immer schon eine Flüchtlingsstadt, entstand Ende des 17. Jahrhunderts, als Markgraf Christian Ernst von Bayreuth Hugenotten einlud, sich hier niederzulassen. Erlangen besaß seit 1743 die Friedrich-Alexander-Universität, und durch die enge Verbindung mit den medizinischen Instituten dieser Hochschule errang das Siemens-Reiniger-Werk, das hier entstand, Weltruhm. Nicht zuletzt dieses Werk trug dazu bei, daß Deutschland vor dem Krieg bis zu drei Viertel aller elektro-medizinischen Geräte lieferte, die in den Welthandel kamen.

Erlangen, das bei Ausbruch des Krieges etwa 30000 Einwohner besaß, überstand die Bombenjahre gut, und so strömten bis 1946 mehr als 20000 Vertriebene und Flüchtlinge zu. Und unter denen waren einundzwanzig, die der Stadt ein völlig neues Gesicht gaben: Leitende Angestellte der Firma Siemens, die mit ihren Familien auf zwei Lastwagen ankamen und am 29. Juni 1945 in der Loschgestraße eine neue »Gesamtverwaltung« einrichteten. Die Loschgestraße liegt im Barockviertel, und hier stand ein solides Gebäude, das zoo Jahre lang als Armenhaus Erlangens diente. Die Nazis verwandelten es in ein Jugendheim, und so war es bei Kriegsende leer. Findige Siemens-Reiniger-Leute brachten das in Erfahrung, und so standen hier bald aus Kisten gefertigte Schreibtische, klapperten in Nürnberg aus dem Schutt gegrabene Schreibmaschinen. Denn in Nürnberg war ja die Firma Schuckert entstanden, auch hier wurde wieder zu arbeiten begonnen und ebenso in München, wo ein kleines Fernmeldewerk erhalten geblieben war. Aber weder in München noch in Nürnberg gab es Unterkunftsmöglichkeiten, und so ließen sich die vier übriggebliebenen Direktoriumsmitglieder von Siemens im Erlanger Armenhaus nieder. Sechzehn andere waren tot oder in Gefangenschaft.

Und Erlangen wurde zum Magneten für Tausende Siemens-Leute. Während im Keller des Armenhauses die Produktion begann, Bratpfannen und Blechteller hergestellt wurden, fanden Konstrukteure Unterkunft in Gasthöfen, die den Besatzern zu schlecht waren. Die Gemeinde half, wo sie konnte, wußte die Zuzüger zu schätzen und beschaffte die 47 Unterschriften, die auf 59 verschiedenen, behördlichen Formularen nötig waren, ehe eine »Zuzugsgenehmigung« als wirklich hieb- und stichfest galt. Und inzwischen waren bei den Siemens-Reiniger-Werken Fabrikationsräume geschaffen worden, vermieteten ein berühmtes Werk für Belichtungsmesser und eine Textilfabrik Werkstätten an Siemens. 1947 wurden die ersten Elektromotoren, Bügeleisen und Kochplatten hergestellt. Die Siemens-Direktoren wagten sie kaum anzusehen, so primitiv waren diese Geräte, denn es gab ja kein richtiges

Material, keine ordentlichen Maschinen, es gab gar nichts. Aber es gab einen ungeheuren Bedarf. Und so kann die Firma Siemens heute 400 Millionen Mark jährlich allein für Forschung und Entwicklung ausgeben, 1,7 Millionen je Arbeitstag. Da wurde aus der Armenhausgründung binnen zwei Jahrzehnten ein auf der Welt einmaliger Betrieb, konnte hier 1965 auch das größte starkstromtechnische Forschungszentrum Europas eröffnet werden, das mehr als 100 Millionen DM kostete und in dem unter Leitung Professor Dr. *Goeschels* 15 000 Leute arbeiten, darunter 600 Wissenschaftler und Ingenieure. Dieses 350 000 Quadratmeter große Gelände bei Erlangen beherbergt nun Laboratorien für Festkörper-Physik, Plasma-Physik, für Supra-Leitung, Teilchenbeschleuniger, Reaktortechnik, Energie-Direktumwandlung, Automatisierung und Leistungs-Elektronik. Ein Rechenzentrum mit Analog- und Digitalrechnern steht zur Bewältigung der mathematischen Aufgaben zur Verfügung. All das wurde aus eigener Kraft geschaffen, ohne jeden staatlichen Zuschuß, obwohl, was hier erarbeitet wird, natürlich der Allgemeinheit zugute kommt.

Wurde in Berlin und in Erlangen geradezu fanatisch gearbeitet, so waren die Siemensleute aber natürlich auch in Nürnberg, der zweiten Keimzelle des Konzerns, nicht untätig geblieben. Zwar war nach dem großen Bombenangriff vom 2. Januar 1945 von Siemens-Schuckert nicht mehr viel übrig. Aber im April, zwei Tage nach dem Einmarsch der Amerikaner, wurden die ersten Werkzeugmaschinen aus dem Schutt gegraben. Ein Posten Regenschirme war ergattert worden, und die wurden nun über den kleineren Maschinen aufgespannt und festgebunden. Über größere kamen Notdächer aus altem Wellblech. Neben diese Maschinen kamen Kanonenöfen, und bald standen dickvermummte Arbeiter und Arbeiterinnen auch im Winter neben diesen geretteten Schätzen. Auf dem Siemensgelände entstand eine Buden- und Höhlenstadt. Die Werkstraßen waren in den Schnee getretene Pfade. Das Ganze schien Wahnsinn. Aber hier wurden nichtsdestoweniger Motoren neu gewickelt und Feinmeß-Instrumente repariert. Das Material brachten Radfahrer im Rucksack heran. Und hatten die eine Reifenpanne, so stockte die Produktion.

Siemens baute überall wieder auf, systematisch wurden bald aber auch neue Betriebe geschaffen, wurden die Arbeitskraftreserven von Gegenden genutzt, die das »Wirtschaftswunder« bisher übergangen hatte. Siemens vor allem ließ München unter die fünf bedeutendsten Industriestädte Deutschlands aufrücken: Auf bisher unbebautem Gelände an der Hofmannstraße im Süden entstand ein riesiger Komplex mit einem 33 Meter hohen Laborgebäude.

Von Anfang an widmete Siemens 7 bis 8% des Umsatzes den Neuentwicklungen, so konnten sehr bald auch in München 36000 Leute beschäftigt werden. Der Gründerenkel Ernst von *Siemens* erkannte, daß schöpferische Menschen eine anregende Umgebung brauchen, gewann so Kräfte, die statt im regnerischen Norden oder im Ruhrgebiet lieber in Süddeutschland lebten. Eines kam zum andern, und so ist das Haus Siemens heute nicht nur wieder die größte Elektrofirma Europas, sondern erneut in neunzig Ländern vertreten. Da trugen Exporte und ausländische Tochtergesellschaften zum Umsatz des Jahres 1963/64, der rund sechseinhalb Milliarden DM betrug, nicht weniger als 2,3 Milliarden bei. 34000 Personen wurden von Siemens im Ausland beschäftigt. Die Firma hilft nun in Portugal bei der Elektrifizierung der Staatsbahnen und in Venezuela beim Aufbau des Fernsprechwesens. Siemens liefert Fernschreiber in die USA und Motoren nach Ghana. Die »Siemens-Europabeteiligungs GmbH« in Zürich betreut die acht Siemens-Tochtergesellschaften in der Schweiz, Frankreich, Spanien, Dänemark, Schweden, Finnland, den Niederlanden und Portugal. Die »Siemens & Halske Investment Ltd.« in Winnipeg in Kanada ist für dieses Land, aber auch für ganz Iberoamerika und Australien zuständig. Und im August 1964 kam ein Zusammenarbeitsvertrag mit der Fuji Electric Co. zustande, einer der führenden japanischen Elektrofirmen.

1945 schien es mit Siemens vorbei. Aber zwei Jahre später betrug der Umsatz schon wieder 600 Millionen. Bahn und Post brauchten Signalanlagen und Fernsprecher; die Wirtschaft mußte Motoren, Regler, Kabel bekommen. Dadurch war das Haus Siemens schon 1960 der größte private Arbeitgeber der Bundesrepublik und einer der größten der Welt. Da wurden 1965 fast eine Viertelmillion Menschen beschäftigt, mit Ausnahme von General Electric und Philips (die 263 000 bzw. 252000 Arbeiter und Angestellte hatten) mehr als von irgendeiner anderen Elektrofirma.

Und *wie* das gelang? Es war bei Siemens wie bei Krupp und vielen anderen großen Firmen Deutschlands: Sie hatten ein Vertrauenskapital angesammelt, das sowenig zu enteignen war wie das Wissen und Können ihrer Leute. Siemens erlitt Kriegs- und 1)emontageschäden von mehr als zwei Milliarden Mark, der Substanzverlust betrug hier die Hälfte des Gesamtverlustes der deutschen Elektroindustrie. Siemens verlor seine mitteldeutschen Werke und behielt in Berlin nur ausgeräumte Ruinen. Aber 1948 erhielt die Firma einen Bank-Kredit von 100 Millionen neuer Mark, denn der Ruf, den sie besaß, genügte den Geldgebern. Und sie gewann nach dem Krieg 40000 neue Aktionäre, denn niemand

hatte je Geld bei Siemens verloren: Wenn im Jahre 1914 eine Siemensaktie 2000 Mark kostete, so war sie durch die Inflation und die dadurch veranlaßte Zusammenlegung 1924 zwar nur mehr 700 Rentenmark wert. Aber dann konnten bis zu 24% Dividende bezahlt werden, und als die Dividenden staatlich auf 6%, beschränkt wurden, stempelte Siemens die 700-Mark-Aktie auf 2 000 Mark um. Die Währungsumstellung von 1948 brachte eine Zusammenlegung 5:3. Aber das bedeutete, daß die 1000 Mark von 1924 trotz zweier Weltkriege 1950 noch immer 1200 Mark wert waren. Und konnten 1914 für 1000 Mark z. B. zehn Fernsprechstationen gekauft werden, so 1950 fünfunddreißig. Siemens verteilte seit Jahrzehnten Aktien an seine Arbeiter und Angestellten. Und so war das Geld der Siemensleute immer soviel wert wie Siemens, und der Wert *mußte* weiterwachsen, weil sich der Weltbedarf an Elektrizität, wie gesagt, alle acht Jahre verdoppelt. Das Geld alleine allerdings hätte nicht genügt. Aber zur Siemens-tradition gehörte von jeher ein Grad an Verantwortungsbewußtsein allen Firmenangehörigen gegenüber, der ein ganz besonderes Betriebsklima schuf. Bei Neueinstellungen etwa wurden und werden Apparate verwendet, die z. B. das Augenmaß und die technische Geschicklichkeit testen. Aber entscheidend ist die Meinung der Menschenkenner, die die Leute auswählen. Die überlegen nicht nur, für welchen Posten diese oder jene Bewerberin im Augenblick in Frage kommt, sondern auch, wozu sie in zo oder 30 Jahren zu gebrauchen sein könnte, denn daß sie binnen weniger Jahre heiraten, ist heute nicht mehr selbstverständlich, und Entlassungen aus Altersgründen kommen hier nicht in Frage. Die Siemensprüfer schauen sich die schriftlichen Arbeiten an. Da war nach dem Krieg z. B. eine voller Rechenfehler, aber die Frau wurde dennoch eingestellt. Denn das war die Witwe eines Arztes aus dem Sudetenland, die mit gutem Erfolg eine Mittelschule absolviert und ihr Lehrerinnenexamen gemacht hatte. Nur war deren Lebensnot so groß geworden, daß ihre Nerven es nicht mehr taten und sie nicht mehr 17x4 ausrechnen konnte. Aber bei Siemens wußte man: Wenn die erst wieder Arbeit hatte und man ihr Zeit ließ, dann wurde sie wieder sie selber. Da war ein Mann, der sagte: »An mir werden sie keine Freude haben. Ich will wieder ein Mensch werden. Aber ich glaub', ich schaff' es nicht mehr . . .« Der saß fünf Jahre in einem russischen Lager. Kam heim und erlebte eine Familientragödie. Siemens stellte ihn ein. Aber er konnte sich nicht konzentrieren, bekam keinen Kontakt mit den Kollegen. Man ließ auch ihm Zeit. Und nun gehört er in der Revision zu den Besten.

Hunderte und Tausende solcher Fälle gab es. Und die hilfreiche Hand wurde so gut wie nie vergessen. In zahlreichen Städten entstanden neue Siemens-Betriebe. Aber in alle kam als »Sauerteig« ein kleiner Stamm alter Siemensangehöriger, deren Beispiel Wunder wirkte.

Natürlich erzielte nicht Siemens alleine spektakuläre Nachkriegserfolge. Siemens ist größer denn je, und auch die AEG setzte 1964 rund 3,7 Milliarden DM um, beschäftigte 227 000 Leute, baute in Berlin wieder auf und betreibt heute Fabriken in Backnang und Essen, Hamburg und Hameln, Heiligenhaus, Kassel, Minden, Mühlheim, Neumünster, Nürnberg, Oldenburg und Stuttgart. Dennoch aber gibt es nun in Westdeutschland um vierhundert Elektrofirmen mehr als vor dem Krieg im ganzen Reich, und wenn die Bundesrepublik am Elektroumsatz der EWG von 1963 durch rund 49 Milliarden DM einen Anteil von 52% hatte, so Siemens nur von 11%.

Aber Siemens gab das Tempo an. Zwang auch seine Konkurrenten zu einer ähnlich sozialen Einstellung, zwang alle zum Forschen und Entwickeln. Und so meldete die deutsche Elektroindustrie 1948-64 mehr Patente an als irgendein anderer Wirtschaftszweig, die Chemie nicht ausgenommen. Sie vor allem ist nun Schrittmacher und Nutznießer der Automatisierung. Siemens z. B. gab 1962 die Herstellung von Rundfunk- und Fernsehgeräten auf, um Arbeitskräfte für sie freizusetzen, denn Automatisierungselemente fördern die Gesamtproduktion, und die vor allem ist wichtig.

Was nicht hinderte, daß auch die Haushaltversorgung Schritt mit der Wohlstandsentwicklung hielt, daß 1964 jeder zweite deutsche Haushalt einen elektrischen Kühlschrank und jeder dritte eine Waschmaschine besaß und es statt der halben Million elektrischer Kochgeräte des Jahres 1936 nun mehr als zehnmal so viele gab. Und was nicht hinderte, daß Deutschland nun auch wieder Nummer zwei im Weltexport elektrotechnischer Güter ist, rund 20% gegenüber den 26%, der USA stellt und dafür 1964 über sechs Milliarden Mark einnahm.

Allerdings, lange bevor es wieder einen nennenswerten Elektroexport gab, hatte es nach dem Krieg wieder einen deutschen Automobilexport gegeben, und hinter der »Volkswagen-Story« verblasen selbst die Leistungen von Siemens und der DEMAG. 1) Denn sie waren ja keine »Naziunternehmen«, galten den Siegern nicht als »Inbegriff des deutschen Größenwahns«; so groß ihre Schwierigkeiten auch waren, die des Volkswagenwerkes und von Wolfsburg übertrafen sie noch bei weitem. Siemens wie Krupp oder die DEMAG, wie die August Thyssen-Hütte oder die

Schließ AG konnten auf den Leistungen von vier oder fünf Generationen aufbauen, und Daimler-Benz ist ein Qualitätsbegriff, seit es Autos gibt. Heinrich *Nordhoff* hingegen mußte tun, was vormals die Gründer jener Firmen taten. Noch mehr, er mußte die Aversion überwinden, die gegen »Hitlers Auto« bestand. Auch im Frankfurter Wirtschaftsrat sagte ihm 1948 ein heute sehr berühmter Mann: »Erfolg können Sie nicht haben. Vor allem nicht, wenn Sie nicht sofort das Modell und den Namen ändern.« Heinrich Nordhoff aber hatte Erfolg, und einen so einmaligen, daß er mit Recht »das deutsche Wunder in Person« genannt wurde. Er machte aus rattenverseuchten Ruinen ein Werk, das heute der größte aller privaten Auftraggeber und der größte deutsche Steuerzahler ist und von dem (VW-Werkstätten, Handel und von den Zulieferern Beschäftigte berücksichtigt) gut zwei Millionen Menschen leben.

Heinrich Nordhoff setzte ein Schwungrad in Gang, das Deutschlands Gesamtwirtschaft mitriß, und wurde zum Bahnbrecher einer neuen »Autogesinnung« in der ganzen Welt. Aber wie? Und wodurch?

Nordhoffs »Vermessenheit« 29oder »Das deutsche Wunder in Person«

DIE KARRIERE DES VOLKSWAGENS UND DIE MENTALITÄTSÄNDERUNG DER WELT-AUTOINDUSTRIE

»Ein Land ohne Kommunikationen ist ein Haus ohne Treppen, ohne Türen und Gänge«, schrieb Friedrich List 1845 und fügte hinzu: »Der wohlfeile, schnelle und regelmäßig-sichere Transport von Personen und Gütern ist einer der wichtigsten Hebel des Nationalwohlstandes und der Zivilisation nach allen ihren Verzweigungen.«

Hundert Jahre später merkte das jeder Deutsche am eigenen Leib, als im großen Schweigen des Niederbruchs selbst der Rundfunk verstummte, es lange überhaupt keinen Eisenbahnverkehr gab und dann jede Reise ein lebensgefährliches Abenteuer war. Es blieben die Straßen, und als Heinrich Hauser nach dem Krieg aus Amerika heimkehrte, sagte er über die Autobahnen: »Noch immer das großzügigste Menschenwerk, das es *in* Europa gibt.« Aber am Rand dieser Autobahnen lagen zahllose Autowracks. Da standen andere, mit Decken über den Motorhauben, an denen magere Männer mit klammen Fingern herumbastelten. Hoffnungslos überaltert war der deutsche Autobestand: Ganze 169000 Pkws gab es 1947 in der Bizone statt der fast eineinhalb Millioneri des Jahres 1939. Die Hälfte war nun über neun Jahre alt, 97⁹/₆ länger als sieben Jahre im Dienst. Und neue bauen?

Deutschlands Automobilindustrie mußte nach dem Krieg praktisch ein zweites Mal geschaffen werden. Die Wiege der Welt-Autoindustrie, Daimler-Benz in Untertürkheim, war fast total zerstört, alle andern Werke schwer angeschlagen, allein Ford-Köln verschont geblieben. Da gingen durch die Abspaltung der Ostzone das Opel-Lastwagenwerk in Brandenburg und die Büssinganlagen in Berlin-Oberschöneweide, in Elbing und Leipzig verloren, dazu alle Werke der Auto-Union, die ja in Chemnitz, Zschopau und Zwickau lagen. Im Westen wurde demontiert, Rüsselsheim fast völlig ausgeräumt, und vor allem durften Autos nun in Deutschland nur in einer Anzahl hergestellt werden, die von vorneherein jede rationelle Großserienfertigung ausschloß: Der erste »Industrieplan« der Alliierten sah eine Maximalerzeugung von 40000 deutschen Kraftfahrzeugen vor, erlaubte dazu 10000 Motorräder bis zu 250 ccm jährlich. Erst 1947 wurde der Plan revidiert, die Erzeugung von 160000 Personenwagen und 61 500

Lastkraftwagen gestattet. De facto erzeugt wurden 1945 ganze 6 800 Autos - nicht mehr, als bereits im Jahre 1909 erzeugt wurden. Und auch 1947 waren es nur 23300, um 600 weniger als im Vorjahr, denn nun produzierte die Reifenindustrie insgesamt 400000 Stück statt 1938 über 8 Millionen, gab es viereinhalb Millionen Kugellager bei einem Minimalbedarf von 40 Millionen. Und wie Kautschuk und Metalle und Stahlblech fehlten, so Treibstoff; alle Raffinerien lagen noch in Trümmern.

Zwanzig Jahre nach der Kapitulation überstieg die deutsche Automobilproduktion drei Millionen, war sie zehnmal so groß wie vor dem Krieg. Da wurden mehr als eineinhalb Millionen Automobile exportiert, war Deutschland der bei weitem führende Auto-Exporteur der Welt. Und da war Frankfurt am Main zwar nicht Bundeshauptstadt geworden, aber dafür Westdeutschlands Bankenzentrum und Standort einer Schau, die nicht ihresgleichen hat: Hier wird bekanntlich die Internationale Automobilausstellung abgehalten, die binnen zehn Tagen fünfmal so viele Menschen anlockt wie die Internationale Gartenbauausstellung binnen 26 Wochen. Hier drängen sich an einem einzigen September-Sonntag gut eine Viertelmillion Menschen, denn aus dem Tanz um das goldene Kalb wurde längst der um das blecherne. Und das liegt nicht nur am Glanz von Lack und Chrom. Das entspringt dem Gefühl: Auto und Wohlstand sind heute Zwillingbrüder in jedem Sinn. Das Auto ist nicht bloß Statusbeweis, sondern vor allem ein großer Impulsgeber der Wirtschaft. Seitdem niemand selber mehr seinen Radioapparat zusammenbastelt, konzentriert sich das technische Publikumsinteresse wieder auf das Auto, und mehr und mehr Menschen wissen nun-auch aus eigener Erfahrung: Durch die Automobilindustrie kommt mehr Geld in Umlauf als durch irgendeine andere.

Zu den 23 Milliarden DM Umsatz, den die deutschen Automobilfabriken 1964 erzielten, kommen ja noch die gut 3 Milliarden der 17 600 Handwerksbetriebe, die von der Wartung deutscher Autos leben. Da gibt es die 42000 deutschen Tankstellen und die rund 8000 Auto-Handelsfirmen, auf die ein Sechstel des Gesamt-Einzelhandelsumsatzes entfällt. Da müssen Autos versichert werden - und der Kraftverkehrssektor bringt acht Milliarden Steuern auf, ein Achtel des Bundeshaushalts und eine Summe, die einer Million Beamtengehältern entspricht. Der Tanz um das lackierte Blech bringt eine Menge Probleme mit sich. Aber jeder neunte in Deutschland Beschäftigte lebt heute von der Kraftfahrzeugwirtschaft, die außerdem der weitaus wichtigste Devisenverdiener ist, die Hälfte der deutschen Autoproduktion geht nun ins Ausland

und bringt beinahe soviel ein, wie die gesamte Nahrungsmittelfuhr kostet. Die Automobilindustrie - und nur sie - gibt Klein- und Mittelbetrieben die Möglichkeit, rund 4000 Zulieferteile auf dem Weltmarkt abzusetzen. Und sie ist nicht nur der größte deutsche Stahlverbraucher, sondern vervielfacht den Wert des Blechs, vervielfacht den Wert all ihrer Materialien, denn wenn sie auch »nur« eine »Montage-Industrie« ist, ähnlich dem Schiffbau und ähnlich der Bauwirtschaft, so steckt in jedem Wagen so viel Intelligenz, daß der Produktionswert pro Kopf der deutschen Automobilarbeiter heute 51 000 Mark im Jahr beträgt. Denn eine Tagesproduktion von 6000 Fahrzeugen (wie sie das Volkswagenwerk 1964 erreichte) bedeutet, daß rund sechsunddreißig Millionen Teile täglich auf die Sekunde genau in der richtigen Menge und Qualität am genau richtigen Ort des Fließbandes sein müssen. Werden Bolzen und Schrauben mitgezählt, so hat ein Auto aber nicht rund 6000, sondern mehr als 30 000 Teile, und nicht wenige dieser Schrauben sind im wahrsten Sinn des Wortes lebenswichtig. Da kommt es auf die Amperemeterfedern, die nur drei hundertstel Gramm wiegen, ebenso an wie auf die Ventilfeuern des Motors, die sich dreißigmillionenmal und mehr zusammendrücken lassen müssen, ohne daß ihre Ausdehnung auch nur um einen Millimeter schwankt. Und ist es eine Kunst, die entsprechenden Spezialstähle für diese Federn herzustellen, und eine Kunst, sie zu erzeugen, so nicht minder, sie stets richtig einzubauen und alle Teile so, daß sie einen anstandslos funktionierenden Organismus bilden.

Die Automobilindustrie ist dennoch material- und nicht lohnintensiv, wendet etwa sechs Zehntel ihres Umsatzes für Zukäufe auf, in Westdeutschland 1964 rund 15 Milliarden Mark gegenüber den erst etwa drei Milliarden von vor 10 Jahren. Und so sagt Heinrich Nordhoff mit Recht: »Der Automobilbestand eines Landes ist zweifellos nicht nur Ausdruck eines hohen Lebensstandards und großer industrieller Potenz, sondern sehr weitgehend auch Anlaß, Förderer und Erhalter dieses Zustandes ... Das Auto ist Wunschtraum und Wirtschaftsfaktor in so vielfältiger Form wie kaum ein zweites Industrieerzeugnis.«

Und auch Wunschtraum und Wirtschaft sind nicht zu trennen: Unzählige Überstunden werden gemacht, um ein Auto kaufen und unterhalten zu können. Oft jahrelange Anstrengungen aller Art löst es aus, Sonderleistungen ohne Zahl, und was das Auto schließlich an Lebensfreude und Entspannung bringt, schlägt volkswirtschaftlich nicht minder zu Buch wie rein persönlich. Daß 1954 weniger als 4%, der neuzugelassenen deutschen Personenkraftwagen Arbeitern gehörten, 1964 aber 340/... ist zudem

ein sozialer Stabilisierungsfaktor, ist vielleicht nicht einmal unbeteiligt daran, daß es nach dem Krieg in Deutschland weniger Streiks gab als in allen Ländern der Welt.

Was allerdings voraussetzte, daß nicht nur mehr und mehr Autos, sondern die richtigen, dem Massenbedarf angepaßten Wagen gebaut wurden, daß es nach dem Krieg zur Verwirklichung der Volkswagen-Idee kam.

Ein »Wagen für alle« schwebte zwar den Konstrukteuren vor, seit es Autos gibt. Schon 1897 erklärte Ransom Olds: »Was in Europa ein Spielzeug für Nichtstuer ist, muß in unserem demokratischen Amerika den Farmer aus seiner Isolierung befreien; das muß unseren Geschäftsleuten helfen, ihren Umsatz zu steigern, und das muß unser aller Leben angenehmer machen. . .« Olds Geldgeber waren mit diesen Ansichten nicht einverstanden. Aber Henry Ford brachte am 1. Oktober 1908 sein berühmtes Standard-Massen-Modell T auf den Markt, das er 10 Jahre lang nicht veränderte und von dem er fünfzehneinhalb Millionen Stück absetzte. Und verkaufte er diese »Tin-Lizzy« zuerst für 850 \$, so seit 1910 für 690 und seit 1916 für 360 \$ oder damals 1440 Reichsmark.

Henry Fords »Modell T« war das erste leichte Auto. Es war auch das erste, das in Groß-Serien mit Hilfe von Fließbändern produziert wurde. Aber Ford gab offen zu, daß es ein Otto-Motor aus Köln-Deutz, den er 1885 reparieren sollte, war, der ihn zum Automobilbauer werden ließ, erklärte in Köln bei der Besichtigung des ersten Otto-Motors: »Auf dieser Maschine beruht meine Lebensarbeit. . .« Ford machte auch nie ein Hehl daraus, daß er 1895 eigens nach New York fuhr, um den Benz-Wagen zu studieren, der da ausgestellt war. Aber wenn in Deutschland auch die Grundlagen der Welt-Motorisierung geschaffen wurden, wenn das Otto- und das Diesel-Prinzip allen Verbrennungsmotoren ebenso zugrunde liegt wie allen Ganzmetallflugzeugen die Erkenntnisse von Hugo Junkers; so war, was Ford in Amerika gelang, in Deutschland und in ganz Europa nicht auf die gleiche Art zustande zu bringen. Denn hier wurden ja nicht nur technische Rekorde aufgestellt, sondern – besonders durch Versailles – auch alle Grenzkorrekturen geschlagen: Gab es auf den 21 Millionen Quadratkilometern Nordamerikas drei Staaten, so nach dem Ersten Weltkrieg auf den ohne Rußland knapp viereinhalb Millionen Quadratkilometern Europas dreiunddreißig.

Diese Grenzen waren weitgehend die Folgen von Kriegen, die Europa arm und die Vereinigten Staaten reich gemacht hatten. Als Ford 1913 mit der Fließband-Produktion seines »Modells T«

begann, stand ihm ein einheitlicher Markt von 97 Millionen Menschen zur Verfügung, deren Bruttosozialprodukt damals 160 Milliarden Mark oder 1650 Mark pro Kopf betrug, während es in Deutschland 50,2 Milliarden oder 766 Mark pro Kopf waren. Und selbst diesen weit geringeren deutschen Vorkriegs-Wohlstand löschten Krieg und Inflation so gut wie völlig aus.

Konnte Ford einen bereits vorhandenen Markt nutzen, so mußte in Europa also erst einer geschaffen werden – und das übersah Andre Citroen, der 1919 erstmals in Europa Autos auf »amerikanische Art«, d. h. nicht länger »einzeln«, sondern im Fließbandverfahren herstellte. Citroen war 1912 in den USA gewesen, war während des Krieges als Mitglied einer französischen Militärmission nach Detroit gekommen und hatte dann mit Hilfe von Staatskrediten im Pariser Vorort Javel eine Fabrik gebaut, die Massen-Fabrikationsmethoden auf die Granatenherstellung anwandte. Um seine 20000 Arbeiter auch nach Kriegsende zu beschäftigen, ließ Citroen den »5 CV« entwerfen, einen Kleinwagen, dessen Produktion 1919 mit 30 Stück täglich begann und von dem schließlich 400 täglich erzeugt wurden.

Aber Citroen baute über 20 verschiedene Modelle. Keines, das grundlegend Neues bot, alle zwar mit interessanten technischen Neuerungen, aber keines revolutionär. Citroen war ein Reklame-Genie. Er ließ als erster seinen Namen mit Flugzeugen an den Himmel schreiben, mietete den Eiffelturm für eine Lichtreklame, verkaufte als erster Autos mit Hilfe von Filmstars und finanzierte die erste Sahara-Durchquerung und die erste Trans-Asien-Autoexpedition. Citroen gab dem französischen Patriotismus neue Nahrung und lebte von ihm. Aber es gab nur 40 Millionen Franzosen, und auch in dem riesigen französischen Kolonialreich konnten praktisch nur Franzosen Autos kaufen. Seinen Markt aber durch internationale Exporte nennenswert zu vergrößern, gelang Citroen nicht. Und so fiel er der Weltkrise der dreißiger Jahre zum Opfer: Am 28. Februar 1934 konnten zwei Wechsel von zusammen kaum 10 000 Mark nicht eingelöst werden. Die Firma wurde von Citroens größten Gläubigern, der Michelin-Reifenfabrik und der Bank Lazard Freres, übernommen, und als Andre Citroen ein Jahr später starb, brachte ihn ein Renault auf den Montparnasse-Friedhof.

Citroens Versagen bewies, daß Reklame nicht genügt. Daß europäische Auto-Erfolge nur international zu erringen sind und ein Produkt voraussetzen, das bietet, was andere nicht zu bieten haben. Aber Citroens Konkurs bedeutete nicht, daß ein echter Volkswagen keine Chancen hatte, und so gaben Leute wie Ferdi-

nant *Porsche* ihre Versuche, ein europäisches Massen-Auto zu schaffen, keineswegs auf.

1875 in Maffersdorf bei Reichenberg in Böhmen geboren, war Porsche einer der genialsten Konstrukteure seiner Zeit, hatte er schon 1910 die »Tulpenform«, eine aerodynamische Karosserie, geschaffen. Alles andere als ein verkannter Erfinder, wurde er 1932 Vorstandsmitglied der Daimler-Motoren AG und baute da Kompressor-Rennwagen, die weltweit Siege errangen. Bei Daimler schuf Porsche nicht weniger als 21 Personen- und 14 Lastwagen-Typen, und auch das eigene Konstruktionsbüro, das er 1930 in Stuttgart eröffnete, hatte über Auftragsmangel nicht zu klagen, hier wurde u. a. der 5-Liter-Rennwagen der Auto-Union entwickelt. Aber Ferdinand Porsche dachte wie Ransom Olds: Das Auto mußte ein echter Helfer der Menschheit werden. Was auch ihm vorschwebte, war ein »Volkswagen«. Bereits 1922 redete er von ihm. 1932 machte er für Zündapp in Nürnberg die ersten Entwürfe. Und im Januar 1934 schrieb er: »Ich verstehe unter einem Volkswagen kein Kleinfahrzeug, das durch künstliche Verringerung seiner Abmessungen, seiner Leistungen usw. die Tradition der bisherigen Erzeugnisse nach der Storchschnabelmanier weiterführt. . . , sondern. . . um ein vollwertiges Gebrauchsfahrzeug zu einem Volkswagen zu machen, bedarf es grundsätzlich neuer Lösungen. . . « Diese Sätze stehen in einem Expos für Adolf Hitler. Denn auch der hatte bereits 1924, in Landsberg, von der »Brechung des Kraftfahr-Privilegs durch eine Volkswagen-Idee« geredet und der stellte im Februar 1933 auf der Berliner Automobilausstellung ein »Sieben-Punkte-Programm der Volksmotorisierung« auf. Adolf Hitler war ein »Auto-Narr«: Die Münchner Daimler-Benz-Filiale befand sich im Haus der Druckerei Müller, in der der »Völkische Beobachter« gedruckt wurde, und so kaufte er hier den ersten Mercedes der Partei. Und da wurde Jakob Werlin, der Leiter dieser Filiale, sein Berater in Motorisierungsfragen und schließlich 1942 »Generalinspektor für das Kraftfahrwesen«, der nur Hitler persönlich unterstand. Werlin verkaufte teure Autos. Er wurde 1934 in den Vorstand von Daimler-Benz berufen, war aber überzeugt, daß ein »Volkswagen« seiner Firma keineswegs schaden, ihr im Gegenteil nur Nutzen bringen könne: Das Interesse, das billige Produkte wecken, führt stets dazu, daß man bessere will. Es konnte nur einen »Volkswagen« in Deutschland geben, für mehr reichte der Markt nicht. Aber zwischen dem VW und der höchsten Spitzenklasse war Platz für eine Menge Autos, die dem wirtschaftlichen Emporsteigen des Käufers entsprachen.

Jakob Werlin war der geistige Vater des Volkswagenwerkes. Er brachte im September 1933 Porsche mit Hitler im Berliner Kaiserhof zusammen. Porsches Ideen wurden akzeptiert. Aber eine staatliche Automobilfabrikation zog Hitler damals noch nicht in Betracht. Der Volkswagen sollte eine »Gemeinschaftsarbeit der deutschen Automobilindustrie« werden, und deshalb wurde der Reichsverband der Deutschen Autoxmobilität in Berlin eingeschaltet. Es war dieser Verband, der Porsche den Auftrag erteilte, binnen zehn Monaten und mit Kosten von höchstens 20000 Mark monatlich drei Prototypen eines Wagens herzustellen, der nicht mehr als sieben Liter Benzin für 100 km brauchte, bequem vier Personen Raum bot und weniger als 1000 Mark kostete.

Was damals alle Automobilfabrikanten dachten, faßte der alte Geheirrat Opel in die Worte: »Ein wundervoller Auftrag! Sie werden zehn Monate darüber brüten. Sie kriegen das gut bezahlt. Und dann werden Sie einsehen, daß es nicht geht, und eine lakonische Meldung nach oben machen!«

Und das zu sagen, war ein schwerer psychologischer Fehler. Denn das beleidigte Porsche, beleidigte vor allem auch seinen Ehrgeiz als Ingenieur, und überdies wußte er, daß James Mooney, der damalige Europa-Chef von General Motors, Hitler einen Opel »Volkswagen« angeboten hatte, der 800 Mark kosten sollte. Hintenherum wurde Porsche auch von anderer Seite geraten, »irgend etwas« zu entwerfen, damit man die Sache vergessen könne. Und das veranlaßte ihn, etwas ganz Besonderes zustande zu bringen, obwohl er in seiner Garage am Feuerbacher Weg in Stuttgart arbeiten mußte und dort, außer einer Shapingmaschine, an Werkzeug nur besaß, was auch jeder bessere Bastler besitzt. Porsche brauchte deshalb auch statt zehn Monaten zweieinhalb Jahre, ehe er am 12. Oktober 1936 seine drei Prototypen ablieferte. Aber denen lag eine einmalige Konstruktion zugrunde. Das waren Wagen, die durch die unabhängige Torsionsstabfederung der vier Räder eine unübertroffene Straßenlage hatten und im Verhältnis zur Motorleistung leichter als irgendein anderes Auto waren. Die dadurch und durch ihre neuartige Form tatsächlich mit siebeneinhalb Litern Treibstoff pro 100 Kilometer auskamen und die keine Garage brauchten, weil der luftgekühlte Heck-Motor unempfindlich gegen jede Temperatur war, Luft ja weder kochen noch einfrieren kann.

Und so begannen im Herbst 1936 die Test-Fahrten des RDA. 800 Kilometer täglich mußten die drei »Maikäfer« zurücklegen, Landstraßen mit mittleren und starken Steigungen wurden be-

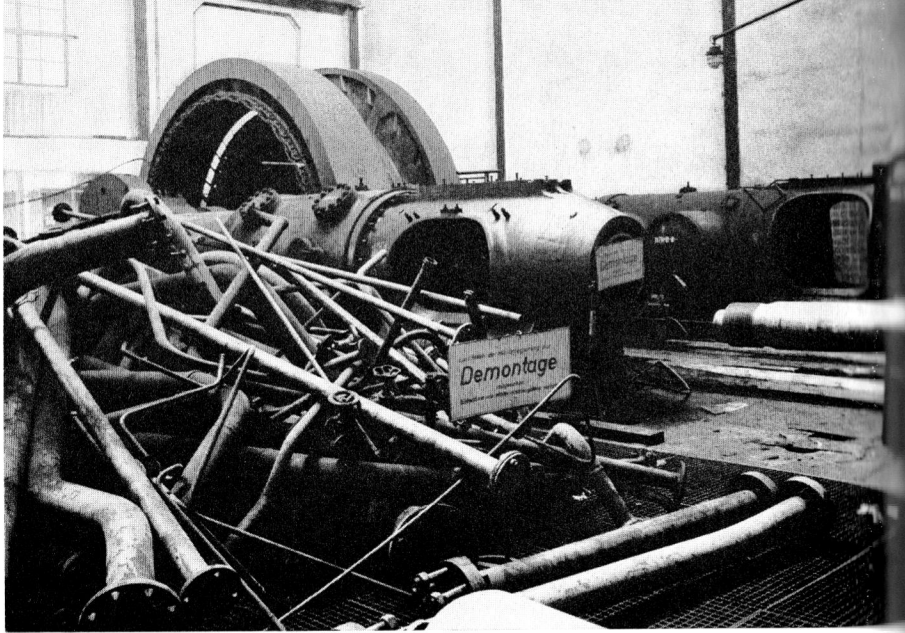
fahren, kurvenreiche, im Winter vereiste Schwarzwaldstrecken, zu Kilometer voller Schlaglöcher und jeden Nachmittag dann die 446 Kilometer Autobahn von Stuttgart über Bruchsal nach Bad Nauheim und zurück. Da brachen Schalthebel, Pleuelstangen und Kurbelwellen. Da verschlissen die Bremsen, verbrannten Ventile und eine Vorderachse löste sich vom Rahmen. Aber nachts wurde repariert, was an Schäden tagsüber genau registriert worden war, und die Quälerei hörte nicht auf, ehe jeder VW 50000 Kilometer hinter sich gebracht hatte. Und dann mußte Ingenieur *Vorig* (der nach dem Krieg Geschäftsführer des Automobilindustrieverbandes wurde) in seinem Bericht zugeben: »Das Fahrzeug hat Eigenschaften gezeigt, die eine Weiterentwicklung empfehlenswert erscheinen lassen. . .« Die zahlte nun der Staat, und Ferdinand Porsches Konstruktionsstab konnte auf fast 100 Leute vergrößert werden. In Stuttgart-Zuffenhausen entstand eine Privatfabrik, in der Porsche ungehemmt experimentieren konnte. Die Konstruktionsarbeit und die Versuche bis zum serienreifen VW kosteten rund 30 Millionen Mark, zehnmal soviel, wie heute im Durchschnitt für eine Neuentwicklung ausgegeben wird. Nun wurden bei Daimler-Benz 30 Test-Wagen gebaut, in einer Kaserne in Kornwestheim ein »Versuchs-Hauptquartier« eingerichtet. Porsches Sohn Ferry übernahm das Kommando über 200 Test-Fahrer und organisierte 1937 die gewaltigste Zerreißprobe der Automobilgeschichte. Jeder Wagen legte 80000 Kilometer zurück. Das waren insgesamt 2,4 Millionen Kilometer oder der sechzigfache Äquatorumfang, die auftragsgemäß mit allen Unarten von Neulings-Fahrern absolviert wurden. Es erwies sich, daß den VW niemand und nichts umzubringen vermochte. Aber es zeigte sich ebenso, daß keine der deutschen Automobilfabriken diesen Wagen bauen wollte. Allen schien das Risiko zu groß.

Und so gab Hitler der Deutschen Arbeitsfront den Auftrag, das Volkswagen-Projekt im Rahmen von »Kraft durch Freude« zu realisieren. Hitler hatte die Macht angetreten, als es sechseinhalb Millionen Arbeitslose in Deutschland gab. Er hatte die Autobahn bauen lassen, um die Wirtschaft anzukurbeln, und wenn 1935 die ersten 112 Kilometer dem Verkehr übergeben wurden, so waren bei Kriegsausbruch 3488 Kilometer fertig, während es in den USA damals nur 1204 Kilometer gab. Aber dort kam nun auf je vier Einwohner ein Kraftfahrzeug, in Deutschland eines auf je sechzig. Hitler wußte, daß die Autobahnen nur Sinn hatten, wenn sie intensiv benutzt wurden, und daß nicht der Straßenbau, sondern die Automobilindustrie die entscheidenden Wirtschafts-Impulse zu geben vermochte. Und so setzte er als »Anfangs-Jahrespro-

fahren, kurvenreiche, im Winter vereiste Schwarzwaldstrecken, 22 Kilometer voller Schlaglöcher und jeden Nachmittag dann die 446 Kilometer Autobahn von Stuttgart über Bruchsal nach Bad Nauheim und zurück. Da brachen Schalthebel, Pleuelstangen und Kurbelwellen. Da verschlissen die Bremsen, verbrannten Ventile und eine Vorderachse löste sich vom Rahmen. Aber nachts wurde repariert, was an Schäden tagsüber genau registriert worden war, und die Quälerei hörte nicht auf, ehe jeder VW 50000 Kilometer hinter sich gebracht hatte. Und dann mußte Ingenieur *Vorwig* (der nach dem Krieg Geschäftsführer des Automobilindustrie-Verbandes wurde) in seinem Bericht zugeben: »Das Fahrzeug hat Eigenschaften gezeigt, die eine Weiterentwicklung empfehlenswert erscheinen lassen...« Die zahlte nun der Staat, und Ferdinand Porsche Konstruktionstab konnte auf fast 100 Leute vergrößert werden. In Stuttgart-Zuffenhausen entstand eine Privatfabrik, in der Porsche ungehemmt experimentieren konnte. Die Konstruktionsarbeit und die Versuche bis zum serienreifen VW kosteten rund 30 Millionen Mark, zehnmal soviel, wie heute im Durchschnitt für eine Neuentwicklung ausgegeben wird. Nun wurden bei Daimler-Benz 30 Test-Wagen gebaut, in einer Kaserne in Kornwestheim ein »Versuchs-Hauptquartier« eingerichtet. Porschess Sohn Ferry übernahm das Kommando über 200 Test-Fahrer und organisierte 1937 die gewaltigste Zerreißprobe der Automobilgeschichte. Jeder Wagen legte 80000 Kilometer zurück. Das waren insgesamt 2,4 Millionen Kilometer oder der sechzigfache Äquatorumfang, die auftragsgemäß mit allen Unarten von Neu-lings-Fahrern absolviert wurden. Es erwies sich, daß den VW niemand und nichts umzubringen vermochte. Aber es zeigte sich ebenso, daß keine der deutschen Automobilfabriken diesen Wagen bauen wollte. Allen schien das Risiko zu groß. Und so gab Hitler der Deutschen Arbeitsfront den Auftrag, das Volkswagen-Projekt im Rahmen von »Kraft durch Freude« zu realisieren. Hitler hatte die Macht angetreten, als es sechseinhalb Millionen Arbeitslose in Deutschland gab. Er hatte die Autobahn bauen lassen, um die Wirtschaft anzukurbeln, und wenn 1935 die ersten 112 Kilometer dem Verkehr übergeben wurden, so waren bei Kriegsausbruch 3488 Kilometer fertig, während es in den USA damals nur 1204 Kilometer gab. Aber dort kam nun auf je vier Einwohner ein Kraftfahrzeug, in Deutschland eines auf je sechzig. Hitler wußte, daß die Autobahnen nur Sinn hatten, wenn sie intensiv benutzt wurden, und daß nicht der Straßenbau, sondern die Automobilindustrie die entscheidenden Wirtschafts-Impulse zu geben vermochte. Und so setzte er als »Anfangs-Jahrespro-

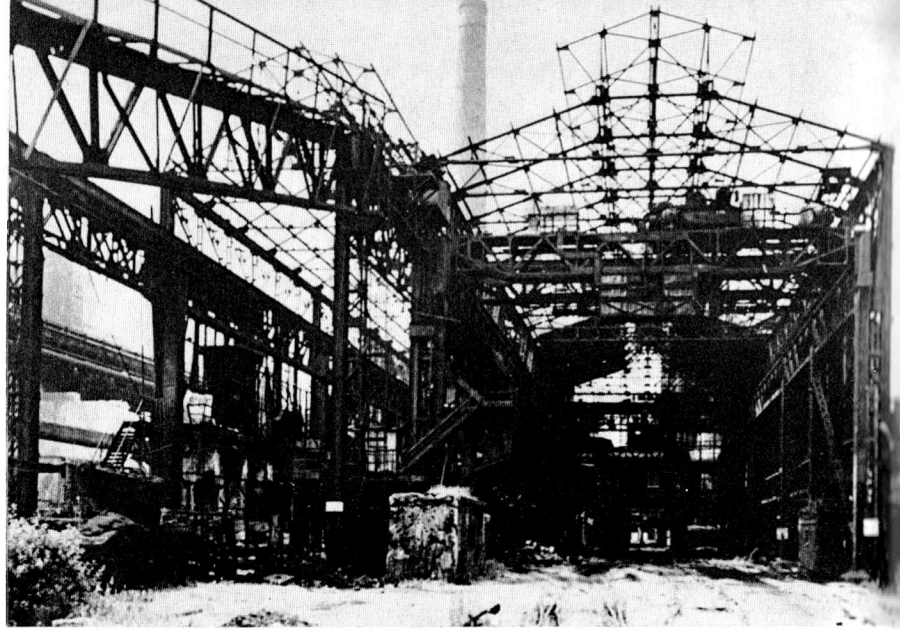


Von den Siegern begehrt, war die Ruhrkohle (oben: Kohlenzug auf dem Weg zum »Füllort«) ein Hauptfaktor des Wiederaufstiegs. Ihr »Verbund« z. B. mit der Stahl- und chemischen Industrie erzwang Demontage-Einschränkungen und Lockerung von Produktionsverboten.

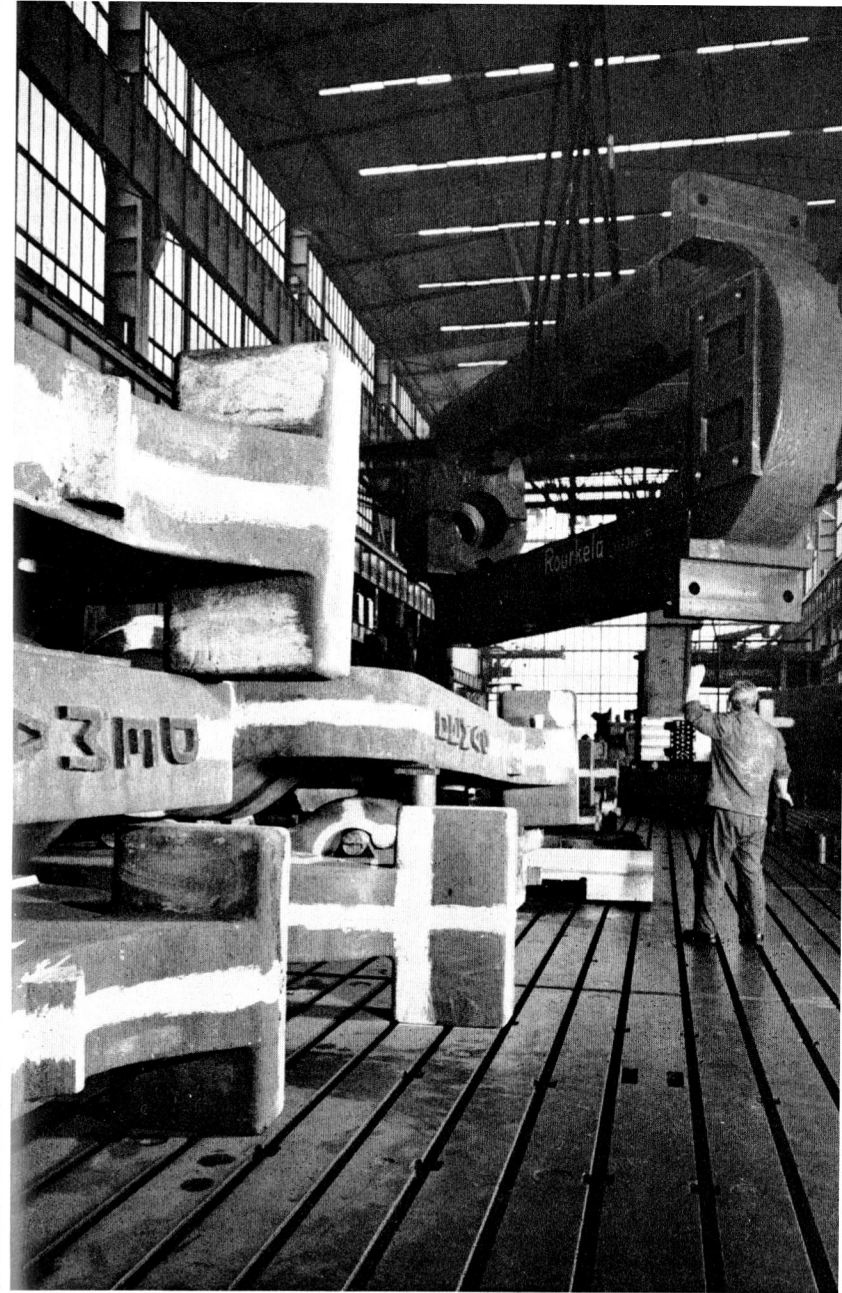


Den Nachkriegsweg der Großchemie zeigt das Beispiel der BASF in Ludwigshafen. Sie erlitt allein Demontageschäden (oben) von 40 Millionen Mark. Heute steuert hier ein elektronischer Digitalrechner den Herstellungsprozeß eines Kunststoffes (unten).

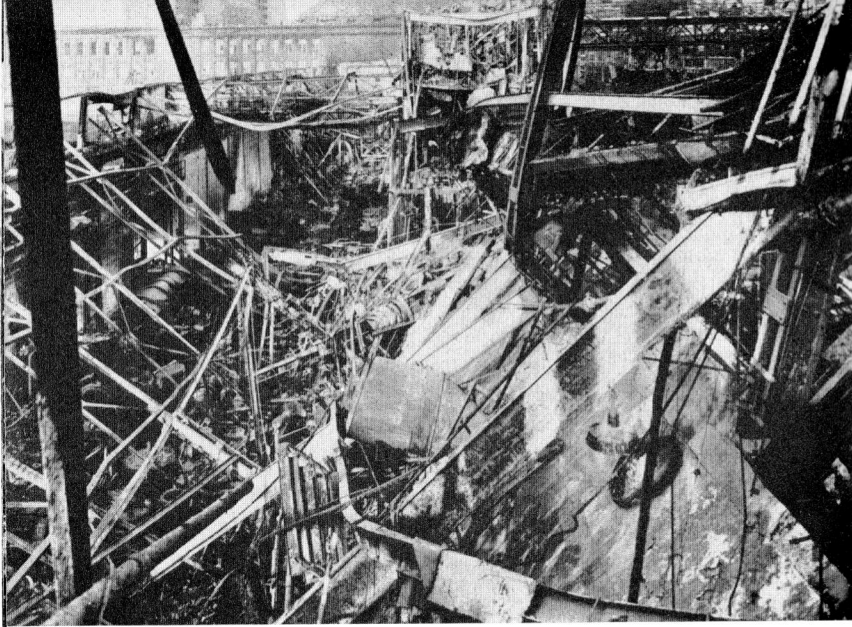
Die »armen« Erze Salzgitters halfen Deutschland wieder hoch, als noch im Hüttengelände Fundamente gesprengt wurden (oben). Schon Ende 1957 erzeugte die Salzgitter AG (unten: Hochofengruppe heute) wieder je eine Million Tonnen Roheisen und Rohstahl.



Die größte Hütte Europas war 1938 die August-Thyssen-Hütte in Duisburg-Hamborn. Heute ist sie es wieder (unten: Rohstahl-abguß im neuen Oxygenstahlwerk Beeckerwerth). Dazwischen aber lagen 33 Luftangriffe und die Demontagejahre (oben: Roh-eisen-Mischerhalle 1949/50).



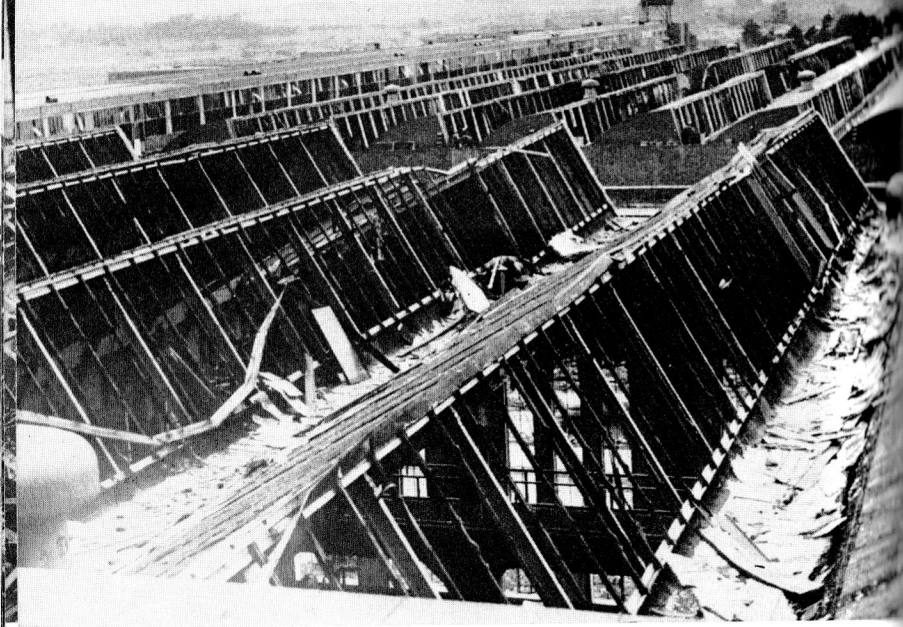
Der Maschinenbau, nach Beschäftigtenzahl, Umsatz und Export-erlös unser wichtigster Industriezweig, verdankt den Wiederauf-stieg u. a. seinem Weltrenomme aus Vorkriegszeiten. Größter Be-trieb ist die DEMAG (oben: Blick in eine Duisburger Werkshalle).



Maschinen- und Elektroindustrie hängen zusammen, wie Siemens zeigt. Auch mit dieser Firma schien es 1945 vorbei (oben: Zerstörtes Dynamowerk Berlin). Aber schon zwei Jahre später betrug ihr Umsatz wieder 600 Millionen (unten: Wiederaufgebautes Dynamowerk).



»Das Auto ist Wunschtraum und Wirtschaftsfaktor in so vielfältiger Form wie kaum ein zweites Industrieerzeugnis«, lautet die Erfahrung Heinrich Nordhoffs (oben). Denn das seit 1948 von ihm geleitete Volkswagenwerk wurde Schrittmacher des »Deutschen Wunders«.



»Sie finden kein Werk vor, höchstens ein paar große Gebäude«, wurde Nordhoff gewarnt, als man ihm die VW-Leitung antrug (oben: Wolfsburger Hallen nach Kriegsende). Heute verläßt hier alle acht Sekunden ein Wagen die Endbänder (unten).

duktion« 500 000 Volkswagen fest. So bald wie möglich sollte die Produktion auf eine Million jährlich gesteigert werden und die zu bauende Fabrik von vorneherein diese Kapazität haben, während 1938 die deutsche *Gesamt-Kraftwagenerzeugung* 277 000 betrug. Der Preis des Volkswagens sollte 990 Mark betragen, denn damals verdienten in ganz Deutschland nur 122 000 Personen tausend Mark monatlich und insgesamt 407 000 brachten es auf 650 Mark. Auch dachte Hitler nicht an Export. Er machte sich keine Sorgen um den Kundendienst. Aber er glaubte, durch Massenproduktion auf »amerikanische Art« und durch Ausschalten des Handels auf diesen Preis zu kommen: Wer einen VW wollte, klebte Marken, fünf Mark die Woche. »Kraft durch Freude« baute das Auto und lieferte es aus. Alle »kostspieligen Umwege« waren gespart.

Der Arbeitsfront-Chef Ley beauftragte Dr. Bodo Lafferentz, der heute (mit einer Tochter von Siegfried Wagner verheiratet) bei Radolfzell am Bodensee lebt, mit der Durchführung des Projekts. Denn der bewegte seit Jahren Hunderttausende, charterte Schiffe und ließ eigens Schiffe für sie bauen, setzte Extrazüge und Omnibusse in Bewegung und organisierte Völkertreffen, war Leiter des KdF-Amtes »Reisen, Wandern, Urlaub«. Und Dr. Bodo Lafferentz war ein Organisator, wie es nur ganz wenige gibt, und überhaupt ein ganz ungewöhnlicher Mann, von dem alle, die damals mit ihm zu tun hatten, sagen: Ohne Lafferentz wäre das Volkswagenwerk trotz Führerbefehl nie fertig geworden und wohl erst gar nicht begonnen worden. Deutschland nämlich war eine Diktatur besonderer Art: Als Hitlers Volkswagen-Stadt gebaut werden sollte, verweigerte der zuständige Regierungspräsident die Genehmigung, weil es »auf dem platten Land keine dreistöckigen Häuser geben darf«. Der junge österreichische Architekt Peter Koller, der die neue Stadt plante, fand ebensowenig Hilfe bei der Reichsbahn-Direktion (und der Bahnhof Wolfsburg blieb bis 1957 eine kleine Holzbaracke), und als er im Juli 1938 endlich alle bürokratischen Hindernisse überwunden hatte, wurde der Bau des Westwalls befohlen, und so gut wie alle Bauarbeiter wurden dorthin dienstverpflichtet.

Aber schon an der Standort-Wahl schien ja das ganze Projekt zu scheitern. Lafferentz hatte sich in ein Flugzeug gesetzt und sich alle möglichen Standorte aus der Luft angesehen. Das Ruhrgebiet kam nicht in Frage, weil es da zwar Kohle und Stahl, aber nirgends Platz für ein Werk der befohlenen Ausmaße gab. Oberschlesien lag zu peripher. Hier klappte dieses nicht und da jenes, und so entschloß sich Lafferentz schließlich für das Gebiet von Wolfsburg: Da gab es die Haupt-Eisenbahnlinie Berlin-Hanno-

duktion« 500 000 Volkswagen fest. So bald wie möglich sollte die Produktion auf eine Million jährlich gesteigert werden und die zu hauende Fabrik von vorneherein diese Kapazität haben, während 1938 die deutsche Gesamt-Kraftwagenerzeugung 277 000 betrug. Der Preis des Volkswagens sollte 990 Mark betragen, denn damals verdienten in ganz Deutschland nur 122 000 Personen tausend Mark monatlich und insgesamt 407 000 brachten es auf 650 Mark. Auch dachte Hitler nicht an Export. Er machte sich keine Sorgen um den Kundendienst. Aber er glaubte, durch Massenproduktion auf »amerikanische Art« und durch Ausschalten des Handels auf diesen Preis zu kommen: Wer eifien VW wollte, klebte Marken, fünf Mark die Woche. »Kraft durch Freude« baute das Auto und lieferte es aus. Alle »kostspieligen Umwege« waren gespart. Der Arbeitsfront-Chef Ley beauftragte Dr. Bodo Lafferentz, der heute (mit einer Tochter von Siegfried Wagner verheiratet) bei Radolfzell am Bodensee lebt, mit der Durchführung des Projekts. Wenn der bewegte seit Jahren Hunderttausende, charterte Schiffe und ließ eigens Schiffe für sie bauen, setzte Extrazüge und Omnibusse in Bewegung und organisierte Völkertreffen, war Leiter des KdF-Amtes »Reisen, Wandern, Urlaub«. Und Dr. Bodo Lafferentz war ein Organisator, wie es nur ganz wenige gibt, und überhaupt ein ganz ungewöhnlicher Mann, von dem alle, die damals mit ihm zu tun hatten, sagen: Ohne Lafferentz wäre das Volkswagenwerk trotz Führerbefehl nie fertig geworden und wohl erst gar nicht begonnen worden. Deutschland nämlich war eine Diktatur besonderer Art: Als Hitlers Volkswagen-Stadt gebaut werden sollte, verweigerte der zuständige Regierungspräsident die Genehmigung, weil es »auf dem platten Land keine dreistöckigen Häuser geben darf«. Der junge österreichische Architekt Peter Koller, der die neue Stadt plante, fand ebensowenig Hilfe bei der Reichsbahn-Direktion (und der Bahnhof Wolfsburg blieb bis 1957 eine kleine Holzbaracke), und als er im Juli 1938 endlich alle bürokratischen Hindernisse überwunden hatte, wurde der Bau des Westwalls befohlen, und so gut wie alle Bauarbeiter wurden dorthin dienstverpflichtet.

Aber schon an der Standort-Wahl schien ja das ganze Projekt zu scheitern. Lafferentz hatte sich in ein Flugzeug gesetzt und sich alle möglichen Standorte aus der Luft angesehen. Das Ruhrgebiet kam nicht in Frage, weil es da zwar Kohle und Stahl, aber nirgends Platz für ein Werk der befohlenen Ausmaße gab. Oberschlesien lag zu peripher. Hier klappte dieses nicht und da jenes, und so entschloß sich Lafferentz schließlich für das Gebiet von Wolfsburg: Da gab es die Haupt-Eisenbahnlinie Berlin—Hanno-

»Sie finden kein Werk vor, höchstens ein paar große Gebäude«, wurde Nordhoff gewarnt, als man ihm die VW-Leitung antrug (oben: Wolfsburg Hallen nach Kriegsende). Heute verläßt hier alle acht Sekunden ein Wagen die Endbänder (unten).

ver—Köln. Da kam der Mittelland-Kanal vorbei, der im Oktober 1938 eröffnet werden sollte. Da wurde ganz in der Nähe, in Salzgitter, auf eigener Erzbasis, eines der modernsten Hüttenwerke der Welt gebaut, und da war auch die Autobahn in der Nähe, auf der man die Wolfsburger Produktion in alle Richtungen verteilen konnte. Denn wenn Wolfsburg heute zehn Autominuten von der Zonen-Grenze entfernt liegt, so lag es damals im Zentrum Deutschlands.

Aber gegen diesen Standort war nicht nur der Graf von der Schulenburg, dem das Gelände gehörte und der mit dem aus dem nahen Fallersleben stammenden Reichsminister für Raumordnung, *Kern*, befreundet war. Auch *Pleiger*, der Salzgitter aufbaute, war dagegen, dagegen war die Luftwaffe, waren drei Dutzend andere Behörden. Lafferentz setzte sich durch. Er überspielte die Vierjahresplan-Leute und alle anderen Gegner des Projekts, bekam sogar Devisen für die benötigten amerikanischen Maschinen. Am 26. Mai 1938 legte Hitler den Grundstein des Volkswagenwerkes. Und als die Bauarbeiter zum Westwall kommandiert wurden, schickte Lafferentz auf eigene Faust Werber nach Sizilien. Ohie sich mit dem Auswärtigen Amt oder anderen »Zuständigen« herumzuschlagen, schuf er »direkt« Abhilfe, sicherte er sich auch Arbeitskräfte in Holland und benutzte seine KdF-Züge, um sie nach Wolfsburg zu bringen. Trotz des Westwalls waren so im Februar 1939 mehr als 5000 Leute beim Werksbau eingesetzt, die in zwei Schichten täglich ≈ 000 Kubikmeter Kies und 12 000 Sack Zement verarbeiteten.

Auch das Baumaterial hatte Lafferentz »organisiert«. Und so stand bei Kriegsausbruch das Kraftwerk, waren da 70000 der heute 270000 Kilowatt installiert, die auch die ganze Stadt mitversorgten. Da standen Gebäude, die abzugehen eineinhalb Stunden erforderte: Ein Werk aus einem Guß, 1 300 Meter lang, 300 Meter breit. Ein Werk, das man von einem Ende zum andern im Auto durchfahren konnte, 250000 Produktions-Quadratmeter unter einem Dach. Produktion und Verwaltung direkt gekuppelt. 19 Treppenhäuser mit 19 Portalen. Fließbänder, doppel- und viergleisig nebeneinander. Eine Preßhalle mit Unterkeller-Fußböden, die allein 30000 Kubikmeter Stahlbeton erforderten, denn sie besaß sechs Meter in die Tiefe reichende Fundamente. Ein eigener Werkshafen war entstanden, der nie zufriert, weil das Kraftwerkskühlwasser hier zurückfließt, und in dem lagen nun bis zu 25 Tausendtonnen-Kähne gleichzeitig. Maurer, Anstreicher, Elektriker und Monteure arbeiteten nebeneinander; während am Ende einer Halle noch die Fenster eingesetzt wurden, standen am

Anfang schon die Maschinen. Und das waren die modernsten Maschinen der Welt, aufgestellt nach den neuesten Erkenntnissen der amerikanischen Automobilindustrie. Denn Lafferentz hatte auch eine »KdF-Reise« in die Vereinigten Staaten organisiert: Mit Jakob Werlin und Ferdinand Porsche war er Geschäftsführer der von der Deutschen Arbeitsfront gegründeten »Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagens m.b.H.«. 'Wie Werlin war er sicher, daß es in Detroit eine Menge Deutschstämmige und Deutschsprechende gab, die als Ingenieure in großen Autofirmen arbeiteten, und die sollten zur Rückkehr nach Deutschland veranlaßt werden. Und nur in Amerika gab es ja eine Massenproduktion, wie sie für Wolfsburg vorgesehen war.

Während Porsche sich mit Henry Ford und anderen Auto-Größen unterhielt, suchten Lafferentz und Werlin erfahrene Produktions-Fachleute. Stießen dabei auf Konkurrenten, die Deutsch-Amerikaner für Salzgitter anzuwerben trachteten. Es gab Göring-Telegramme und Proteste der deutschen Botschaft, aber Lafferentz setzte sich auch hier durch - und das sollte 1945 Wolfsburg retten. Denn die meisten der etwa drei Dutzend Ingenieure, die von Detroit nach Wolfsburg übersiedelten, hatten in den USA geborene Kinder. Wer in Amerika geboren ist, bleibt bis zu seiner Volljährigkeit Amerikaner, soll, wenn er eine andere Staatsangehörigkeit wünscht, das selber entscheiden. Wenn es 1945 aber keine »Amerikaner« in Wolfsburg gegeben hätte...

Das Volkswagenwerk war bei Kriegsausbruch so gut wie fertig, aber Autos wurden hier insgesamt 72000 erzeugt: 5 500 Kübelwagen auf VW-Chassis und 17000 Schwimmwagen, die Porsche Über Nacht konstruiert hatte. Die Front schrie nach diesen Fahrzeugen. *Rommel* erklärte: »Tausend Volkswagen - und Ägypten und der Suez-Kanal sind uns sicher 1« Aber er bekam sie sowenig wie die in Rußland kämpfende Truppe. In Wolfsburg wurden Flugzeugteile erzeugt, eiserne Öfen, schließlich Panzerfäuste. Alles mögliche, was *jede* Fabrik erzeugen konnte, während hier die komplette Ausrüstung zur Herstellung eines Fahrzeugs stand, wie es kein zweites ab.

Ind inzwischen nahmen die Luftangriffe zu, sank die Beschäftigtenzahl von 14000 auf 9000. Die Pressen der Halle II wurden in riesige Stein-Sarkophage eingemauert, die Werkzeugmaschinen ins Untergeschoß gebracht. Aber dann sollten sie in ein aufgegebenes französisches Erzbergwerk in Longwy, nahe der belgisch-luxemburgischen Grenze, verlagert werden. Die Wolfsburger riefen Professor Porsche zu Hilfe. Denn wenn es zu dieser »Aktion Erz« kam, war es ihrer Meinung nach für immer mit dem

Volkswagen vorbei. In Longwy hing alles vom Funktionieren der Klima-Anlagen ab, wenn die ausfielen, bezogen sich die Maschinen binnen Stunden mit einer Rostschicht. Zur Invasion würde es trotz des Atlantikwalls kommen. Und was dann? Porsche wußte das auch. Aber alles hier im Bombenhagel stehen lassen?

Da gab es Tanzsäle in der Umgebung, Scheunen, Schulen mit Turnhallen. Porsche wurde der Plan gezeigt: Verlagerung der Zahnräder- und Getriebefabrikation in die Kartoffelflocken-Fabrik von Neindorf, nur 15 Kilometer von Wolfsburg. Motorenteilfertigung in den Baracken von Soltau, an einem sichtsicheren Waldrand. Vorderachse und Lenkungsteile konnten aus einer Scheune bei Fallersleben geliefert werden und die Leichtgehäuse-teile aus Lüneburg. Montage im Untergeschoß des Wolfsburger Werkes und Pressenbetrieb ohne Entfernung der Schutzmauern, das ging, das hatte man ausprobiert. Die Produktion konnte zusammenschrumpfen auf die einer Dorfschmiede. Aber solange die Maschinen erhalten blieben, würde der Wagen eines Tages doch gebaut werden.

Und so kam es. Nur zzo Maschinen, die bereits unterwegs waren, gingen nach Longwy - und wurden gerade aufgestellt, als die Amerikaner das Bergwerk besetzten. Wolfsburg jedoch war 1945 zwar schwer angeschlagen, aber produktionsfähig. Denn auch hier waren Hitlers Zerstörungs-Befehle nicht ausgeführt worden. Bernhard *Hein* - den Professor Porsche 1938 im Volkswagenwerk eingestellt hatte, der die Energie- und Wasserversorgung einrichtete half, später die gesamte Fabriksinstandhaltung leitete und führend am Werksausbau und der Errichtung der Werke Hannover und Kassel beteiligt war - Heiny hatte den Super-Patrioten gespielt und den Nazi-Fanatikern erklärt, am Endsieg zu zweifeln sei Landesverrat. Dann brauche man das Werk wieder und »vorübergehend« könne man es durch den Ausbau von Maschinenteilen unbrauchbar machen. Die Sprengladungen wurden entfernt, wichtiges Material in den Kabelkanälen versteckt. Dann verschwanden die letzten »Braunen« und eines Tages war der Krieg aus.

Damit aber begann die Bedrängnis erst richtig. Bei Kriegsende hatte Wolfsburg 26000 Einwohner. Aber mehr als 13000 waren Fremdarbeiter, darunter gut 11000 Russen und Polen. Unter denen gab es vielleicht tausend, die die Deutschen haßten. Aber diese rissen andere mit, und da wenige Kilometer östlich die Rote Armee stand, wurde beschlossen, sie herbeizurufen, das Werk und die Stadt auszuplündern und dann in Brand zu stecken.

Die Rote Armee kam nicht, denn Wolfsburg lag im Raum der Amerikaner. Aber die Amerikaner kamen ebenfalls nicht, denn auf deren Generalstabskarten gab es eine »Stadt des KdF-Wagens« (wie Wolfsburg damals hieß) nicht. Besetzt wurde nur Fallersleben, da residierte der Leutnant John *Whistler* mit elf GIs und einem Panzerwagen.

Die fremden Barackenbewohner hatten inzwischen die Stacheldrahtzäune niedergetreten und, als niemand sie hinderte, rasch erkannt, daß sie hier nun ungestraft alles tun konnten. Doch gab es auch andere, und der Holländer Abraham de *Groot* bildete aus 1 ,andsleuten einen Stoßtrupp, Franzosen traten an die Seite des Werksschutzes, und da halfen auch Russen Ordnung halten. Aber die übrigen hatten ein Schnapslager entdeckt und waren in der Mehrzahl. Jeder Widerstand war sinnlos. Und so wurde hemmungslos zerstört und sinnlos geraubt.

Die VW-Arbeiter »plünderten mit«: Sie wußten am besten, wo es etwas zu holen gab, und so türmten sich bald die Schreib- und Rechenmaschinen, die Fernsprechapparate, Elektromotoren und Werkzeuge im Kraftwerk, das noch Kohlen hatte und arbeitete: An laufende Maschinen geht kein Plünderer heran. Da war das Werksgut sicher. Im Schutz der Turbogeneratoren ruhte das für den Wiederbeginn Unentbehrliche.

Aber inzwischen hatten die echten Plünderer gesehen, daß im Werk wenig Interessantes zu holen war, und nun kamen die Häuser in Wolfsburg an die Reihe. Wer konnte, flüchtete in den Wald. Und nun schien es sicher: Sobald alles leergeraubt war, wurde die Stadt angezündet. Nachts brannte das so schön. Und da wurde auch die »Zwingburg« gesprengt, das Werk, in dem man hatte arbeiten müssen: Polen entdeckten die ausgebauten Sprengladungen und legten neue Zündleitungen. Wer von den Deutschen sich jetzt noch auf die Straße wagte, war praktisch ein toter Mann. Aber da gab es einen Rot-Kreuz-VW, und so fuhren zwei Ingenieure, die 1938 aus Detroit nach Deutschland zurückkehrten, nach Fallersleben, um die Amerikaner zu holen. Der Leutnant Whistler war nicht da. Sie suchten ihn überall, fanden ihn schließlich nicht weit vom Wolfsburger Barackenlager, flehten ihn um Hilfe an. Aber der sagt dreimal kurz hintereinander: »Nein! Nein! Nein!« Und sagt: »Das ist eine Suppe, die habt ihr euch selber eingebrockt, ihr Deutschen! Nun löffelt sie auch aus. Die Russen sind unsere Verbündeten. Was ihr denen angetan habt, das habt ihr uns angetan!« Die zwei Deutschen geben nicht auf. Aber der Amerikaner steigt in seinen Jeep und fährt ab. Und da hat der, der in Detroit heiratete und dessen amerikanische Frau

bei einem Bombenangriff umkam, eine Eingebung, da läuft der neben dem Jeep her, obwohl Whistler zur Pistole greift, und keucht: »Wenn Sie uns Deutschen nicht helfen wollen, so lassen Sie doch wenigstens ihre eigenen Landsleute nicht zugrunde gehen!« Der Amerikaner fährt weiter, glaubt an eine Finte. Aber dann bremst er, um zu hören, was diese blutigen Heinis sich nun wieder ausgedacht haben, und man erklärt ihm: Oben auf dem Steinkerberg leben zwei Dutzend amerikanische Kinder. Kinder von deutschen Auswanderern, die wieder Deutsche wurden oder immer Deutsche blieben, deren Kinder aber in den Staaten geboren sind. Die also amerikanische Staatsbürger sind. Mädchen darunter, wie sie den Russen besonders gut gefallen... Der Leutnant Whistler sagt leise: »Wenn das wahr ist. . .« Und ist sich seiner Verantwortung bewußt: Das Volkswagenwerk, die Stadt Wolfsburg, die Deutschen - »so what ... « Aber zo amerikanische Kinder! Und er fährt, so schnell er kann, nach Fallersleben und kommt mit seinen Leuten und dem Panzerwagen wieder und fährt durch die Stadt und fischt sich einen Polen und einen Russen aus der Meute, die Maschinenpistole im Anschlag, und läßt die über den Lautsprecher verkünden, daß auf Plündern der Tod steht und daß, wer nach 20 Uhr auf der Straße gesehen wird, ohne Anruf erschossen wird.

Elf GIs gegen 13 000 Meuterer, das hilft natürlich auf die Dauer nicht. Aber daß es hier Amerikaner gibt, verblüfft die Baracken-Insassen. Und Leutnant Whistler läßt sich zu den amerikanischen Kindern führen und sagt jedem von ihnen: »Du hast die Stadt gerettet! Dir geschieht nichts. Denn mich hat der Präsident Roosevelt geschickt!« Die Kinder verstehen ihn nicht. Aber die Nacht bleibt ruhig. Und morgen sollen die »Amerikaner« evakuiert werden. Und so beginnt das Ringen um die Stadt und um das Werk von neuem. Nun versuchen es der katholische Ortspfarrer und ein französischer Priester des Lagers. Leutnant Whistler aber sagt: »Ich habe getan, was ich konnte.« Er weigert sich, mehr zu tun. Und da sagt der Franzose: »Wenn Sie diese Stadt opfern, opfern Sie auch mich, denn ich bleibe bei den Menschen, die mich stets menschlich behandelt haben. Und da opfern sie einen Verbündeten. .

Und so telefoniert der Leutnant. Und am Abend fahren 80 Sherman-Panzer in Wolfsburg ein, wird die Stadt von 200 Mann besetzt. Und ist gerettet, obwohl die Amerikaner nicht lange bleiben, Niedersachsen zur britischen Zone gehört, das Volkswagenwerk »britische Kriegsbeute« ist.

Daß diese »Naziburg« total demontiert und die Fundamente ge-

sprengt werden würden, schien klar. Aber ein Engländer, der 1945 nach Wolfsburg kam, berichtet: »Das größte Problem waren die Lager der Fremdarbeiter, in denen chaotische Zustände herrschten. Das Werk lag still. Was die Bomben übriggelassen hatten, war von den rachesuchenden Zwangsarbeitern verwüstet... Der kommandierende Offizier hatte rings um das Werk Posten aufgestellt, um weitere Plünderungen zu verhindern. . . , und eines Tages baten ihn einige Deutsche, ehemalige Ingenieure, das Werks-gelände betreten und ihre dort zurückgelassene persönliche Habe, vor allem ihre Arbeitskleidung, zusammensuchen zu dürfen. .

»Der Offizier war fast erfreut, diese kleine, abgerissene Truppe von Volkswagen-Angestellten zu sehen. Sie waren Techniker und konnten helfen, die Fahrzeuge seiner Einheit instand zu halten... Als der Dolmetscher ihnen dieses Angebot übersetzte, leuchteten die Augen dieser Männer auf. Denn was sie da hörten, war mehr, als sie erwartet hatten. Sie durften nicht nur das Werk betreten, hier gab es sogar Hoffnung auf Arbeit. . .« - »Und sie schufteten wie begnadigte Todeskandidaten für einen warmen Schlag aus der britischen Feldküche und hin und wieder ein paar Zigaretten. Sie buddelten Drehbänke und Bohrmaschinen aus dem Schutt. Sie brachten die britischen Fahrzeuge so tadellos in Schuß, daß sich die Kunde von ihrem Können bald in der Rheinarmee des Marshalls Montgomery herumsprach. Von überallher wurden lädierte Kübel und Laster nach Wolfsburg gebracht, und im 1 Irbst 1945 war der Andrang so groß, daß beschlossen wurde, eine ganze Werkstatt-Kompanie der britischen Armee im Volkswagenwerk zu etablieren. . .«

Deren Kommandeur war der Major Irvin *Hirn*, im Zivilberuf Optiker in London. Der hatte im Krieg Beute-VWs schätzen-gelernt, und als er bei der Werksbesichtigung Stapel von Volkswagen-Teilen herumliegen sah, tat er den entscheidenden Auspruch: »Might even build a few cars . . .« - »Wir könnten sogar ein paar Autos zusammenbauen.. .« Und bereits im Kapitulationsjahr 1945 wurden in Wolfsburg tatsächlich 713 Volkswagen gebaut. Zwei Jahre später, als Opel ganze 20 PKWs zustande brachte und Daimler-Benz insgesamt x 300 Kraftfahrzeuge, waren es 8987. Da war ausgerechnet das Volkswagenwerk, das noch nie einen Personenkraftwagen hergestellt hatte, die erste deutsche 1 abrik, die nach dem Krieg Autos zu bauen vermochte.

Und die Produktion *wuchs*, weil niemand das Werk haben wollte: Nur zur Herstellung von Volkswagen war es zu gebrauchen, aber das »British Intelligence Objectives Sub-Committee« gab den »BIOS-Final Report No. 998 ITEM No. ig« heraus, der

auf 137 Seiten das Resultat der »Investigation into the Design and the Performance of the Volkswagen or People's Car« enthält und dessen Quintessenz lautet: Als militärisches Fahrzeug brauchbar; für Zivilzwecke zu primitiv; um Publikums-Anforderungen zu entsprechen zu viele Änderungen nötig, da es sich ja um ein Vorkriegs-Modell handelt. Die britische Militärregierung in Deutschland versuchte es trotzdem auch noch mit der »Society of Motor Manufacturers and Traders«, dem Verband der englischen Automobilindustriellen und Händler, und auch der erklärte 1946 kategorisch: »Kein Geschäft, diese motorisierte Schildkröte.« Dessen Experten schrieben: »In Leistung und Anlage hat dieses Fahrzeug keinerlei Anziehungskraft auf den durchschnittlichen Autokäufer. Es ist zu häßlich und zu laut.., und solch ein Wagen-Typ könnte, wenn überhaupt, höchstens zwei oder drei Jahre lang populär bleiben. Die kommerzielle Herstellung wäre also ein durchaus unwirtschaftliches Unternehmen. und deshalb ist auch eine Konkurrenz auf den Weltmärkten nicht zu fürchten, falls dieses Auto in Deutschland hergestellt wird.. Binnen drei Jahren war es Englands schärfster Konkurrent. Denn die britischen Besatzungsoffiziere in Deutschland waren anderer Meinung - und vor allem, weil sie aus England keine Autos mehr bekamen: Autos waren nach dem Zweiten Weltkrieg Mangelware. Englands Automobilfabriken waren nun vollauf damit beschäftigt, Devisen zu verdienen, und jedes exportierte Auto bedeutete Brot und Speck für das hungernde Land. Der Krieg war nun Gott sei Dank zu Ende, und so sollten die Militärs sehen, wie sie sich motorisierten. Oder da sollten sie zu Fuß gehen. Und so geschah das Erstaunliche: Die Engländer brachten Kohle aus Bochum in Lastwagen nach Wolfsburg. Meist so hintereinander, denn die Eisenbahn funktionierte lange nicht und der Mittelland-Kanal war durch Wracks und gesprengte Brücken unbenutzbar. Und so waren es hier englische Pioniere, die die Wasserstraße entrümpelten. Da beschrieb Wing-Commander Richard H. *Berryman*, der für die Alliierte Kontrollkommission zuerst in Salzgitter und dann in Wolfsburg tätig war, im Juni 1965 in »Safer Motoring«, wie er durch das Geschenk eines Volkswagens einen englischen Eisenbahn-Offizier veranlaßte, einen für Berlin bestimmten Kohlenzug »irrtümlich« in Wolfsburg entladen zu lassen, und wie auf ähnliche Weise noch »viele Probleme geregelt« wurden. Da weigerten sich die Engländer z. B. sogar, französische Spezialmaschinen, die klar »verlagert« waren, ihren Verbündeten zurückzugeben, lehnten sie eisern auch alle sowjetischen »Entnahme«-Wünsche ab. Denn durch Wolfsburg verfügte

die britische Militärregierung nicht nur über Autos für ihr eigenes Personal. Da besaß sie so auch ein begehrtes Tauschmittel.

Aus der britischen »Reparaturwerkstatt« (die hier offiziell bis 1951 bestand) war also unversehens eine Automobilfabrik geworden - und zwar eine deutsche, denn bereits am 22. August 1945 erteilten die Engländer einen »Permit«, dessen Übersetzung lautet:

»Hannover 621 163

Betr.: Langfristiges Fertigungsprogramm

229/MilGov/IND 76/11
zz. August 1945

VOLKSWAGENWERK WOLFSBURG

i. Mit der Durchführung nachstehenden Fertigungsprogramms ist sofort zu beginnen:

2. Dringlichkeitsstufe (i) ⁵⁰⁰ Postlieferwagen
 - (i) 200 Halbtonnen-Anhänger für Heereszwecke (Farbe: Normalfarbe des britischen Heeres)
 - (z) 500 Halbtonnen-Anhänger für Postlieferwagen (Farbe: rot für Reichspost)
 - (z) 20000 Volkswagen, Typ 60 mit Anhängervorrichtung.
3. Fahrzeuge der Dringlichkeitsstufe (i) sind sofort herzustellen. Nach Fertigstellung ist mit dem Bau des Typs 60 zu beginnen. Falls möglich, kann der Bau dieser Typen nebeneinander laufen.
 - . Die Vereinnahmung der gefertigten Fahrzeuge obliegt-- dem R.A.O.C. (brit. Heereszeugwesen).
 - . Auf Grund dieses Schreibens sind Sie befugt, die zur Durchführung des Programms erforderlichen Rohmaterialien, Teile, Brennstoff und Kraftstrom zu beschaffen.

gez. Unterschrift
für Lieutn. Colonel S.O.I. Industry
Military Government
HANNOVER REGION

1 tannover

1 PCM/vM

befugt... Rohmaterialien zu beschaffen.. »Was das 1945)edeutete und was das noch Jahre später bedeutete, als z. B. »)er Landrat des Kreises Gifhorn« am 26. September 1947 dem Volkswagenwerk 50 Kilo Schmierseife zuteilte, sieben Gramm pro Kopf der Belegschaft, das kann sich heute kaum noch jemand vorstellen. Denn wenn ein Betrieb nicht demontiert wurde, hieß

das nicht, daß er auch arbeiten durfte. Und wenn er eine Produktionserlaubnis bekam, so bedeutete das nicht automatisch auch eine »Beschaffungs-Befugnis«.

Solch eine Befugnis zu nutzen, stellte allerdings außerordentliche Anforderungen. So ergab sich sehr bald die Frage der Werksleitung: Major Hirst war ein tüchtiger Offizier und ein unbestechlicher Verwalter, geradezu ein Ehrlichkeits-Fanatiker. Da waren andere tüchtige Offiziere wie Captain *Brjce*, Major *Melnes* und der erwähnte Wing-Commander Berryman. Da waren wahre Helden der Arbeit wie die Produktionsleiter *Brormann* oder Otto *Hohne* und der Einkaufschef Julius *Paulsen*. Aber was fehlte, war ein echter Chef. Als deutscher Treuhänder war Dr. Karl *Münch* eingesetzt worden. Aber das war ein Rechtsanwalt und nicht ein Autofachmann und schon gar nicht ein Unternehmer. Und so lag 1947 das Werk wochenlang still, weil die Materialversorgung nicht klappte. Da war das Volkswagenwerk zwar zum Hoflieferanten der Besatzung geworden, aber für die 8987 VW des Jahres 1947 wurden mehr als 8000 Leute gebraucht; statt der sechs Leute für je 100 Wagen, die heute genügen, damals also jiz. Chef der britischen Industrieverwaltung, die in Bad Oeynhausen saß, und oberster Chef Major Hirsts war ein Berufsoffizier, Oberst *Radcliffe* vom Royal Tank Corps, der sehr viel von Autos verstand - und der den Deutschen das wenige, das sie noch besaßen, erhalten wollte. Der wußte längst, daß das Volkswagenwerk nur durch einen Fachmann und nur durch eine wirkliche Persönlichkeit durchzubringen war. Aber wo sollte er die hernehmen? Die Engländer hatten zeitweilig an Professor Porsche gedacht. Aber der war vorerst »unerreichbar«.

Ferdinand Porsche befand sich im Juli 1945 in Kärnten. Er wurde verhaftet und ins »Dustbin Castle« bei Frankfurt, in das amerikanische Verhörlager »Schloß Mülleimer«, gebracht, wo sich bereits zahlreiche andere Prominente befanden. Die Befragung dauerte drei Monate. Dann erhielt Porsche den Befehl, sich nach Zell am See zu begeben, um eine von den Alliierten eingerichtete Reparaturwerkstatt zu leiten. Das tat er, bis im November ein französischer Offizier auftauchte, der Porsche ins französische Hauptquartier in Baden-Baden holte und auch gleich dessen Sohn Ferry mitnahm. Und hier bekam er den Auftrag, auf das VW-Chassis einen »typisch französischen Wagen« zu setzen, die VW-Idee in französischem Auftrag zu verwirklichen. Er wurde nach Paris »eingeladen« und in der Villa Gallice untergebracht, die seinem alten Bekannten Renault gehört hatte, dem großen Autoindustriellen, den man der Kollaboration beschuldigte und der im Gefängnis

umkam. Nun war sein Werk verstaatlicht, und hier sollte der französische Volkswagen entstehen. Porsche wurde von den Renault-Konstrukteuren ausgequetscht wie eine Zitrone. Er gab bereitwillig Antwort. Denn war es so wichtig, ob der Volkswagen hier oder da gebaut wurde? Wenn es ihn nur endlich gab! Aber das gefiel der französischen Autoindustrie sowenig wie das Projekt seinerzeit der deutschen gefallen hatte. Und »man« hatte Beziehungen. Die Lebensdauer der französischen Regierungen war damals kurz, und so erschienen eines Tages in Porsches amtlicher Villa Beamte der Sûret, der französischen Geheimpolizei, und nahmen ihn als »Kriegsverbrecher« fest. Zwar wurde nie eine Anklage erhoben. Aber Porsche und sein Sohn kamen von einem Gefängnis ins andere, erst im August 1947 und gegen eine Kautions von einer Millionen Francs wurde der schwerkranke Professor in Kitzbühel in Spitalbehandlung entlassen und erst 1948 das Verfahren gegen den nun Dreundsiebzighjährigen eingestellt. Seine Kautions sah er nie wieder. Gesund wurde er auch nicht mehr. Und 14 Monate lang bemühte er sich vergeblich um eine Einreisegenehmigung nach Deutschland. In Stuttgart-Zuffenhausen hatte inzwischen sein Sohn Ferry den Porsche-Sportwagen herausgebracht - die Konstruktion Nummer 356 seines Vaters -, der rasch ein Welterfolg wurde. Porsche besah sich die Stuttgarter Fabrik, aber was er vor seinem Tod wiedersehen wollte, war Wolfsburg. Und schließlich kam er im Herbst 1949 nach Wolfsburg und sagte da zu Nordhoff: »So hab' ich mir das vorgestellt!« Am 30. Januar 1951 starb er.

Daß die Engländer inzwischen Heinrich *Nordhoff* zum Generaldirektor des Volkswagenwerkes gemacht hatten, sollte ihrer Automobilindustrie mehr Konkurrenz schaffen, als es jemals denkbar schien, aber das war auch eine der entscheidendsten »Hilfsmaßnahmen« der Alliierten und einer ihrer wichtigsten Beiträge zum deutschen Wiederaufstieg. Denn die Automobilindustrie ist und bleibt das beste aller Wirtschafts-Ankurbelungsmittel, und binnen zehn Jahren machte Heinrich Nordhoff das Volkswagenwerk nicht nur zur größten Automobilfabrik Deutschlands und Europas, sondern zur größten außer-amerikanischen der Welt. Im Januar 1948, zu einer Zeit, da kaum ein Deutscher das auch nur zu denken wagte, sagte Professor Nordhoff: »Die Zukunft wird so sein, wie wir sie gestalten!« Er dachte dabei nicht nur an die Zukunft des Werkes, dessen Leitung er übernahm, sondern auch die Deutschlands, sagte am 5. Januar 1948 in seiner ersten Ansprache an die Belegschaft: »Wir brauchen Autos, weil es ohne das Automobil keinen deutschen Wiederaufbau,

ohne deutschen Automobil-Export kein Überwinden der Not geben kann. . . An uns wird es liegen. . . , aus dieser Fabrik einen ausschlaggebenden Faktor der deutschen Friedenswirtschaft zu machen..., es zu einem Schrittmacher des Aufbaus werden zu lassen. .

Und zum Schrittmacher des deutschen Wiederaufbaus wurde das Volkswagenwerk tatsächlich, das bestätigte Nordhoff bald auch das Ausland. Schon 1958 schrieb z. B. das führende amerikanische Nachrichten-Magazin »Time«: »Nichts macht das märchenhafte deutsche Wiedererstarken augenfälliger als der Aufstieg des Volkswagenwerkes.« Im gleichen Jahr erklärte »Populär Mechanics«: »Die Wirtschaft Westdeutschlands ist untrennbar an dieses Unternehmen gebunden. . . , und in Wolfsburg wird ein Imperium geschaffen. . .« Der »Standaard« in Brüssel überschrieb einen VW-Bericht sogar mit der Schlagzeile: »Revanche mit Autos«. Eine friedliche Welteroberung war es in der Tat, denn in 13 i Ländern gibt es heute die »Käfer«, von Finnlands Wäldern bis in die Halbwüsten Australiens und bis zur Kap-Provinz. Da fahren sie über die Pariser Boulevards und die Fifth Avenue, an thailändischen Tempeln vorbei wie an den Wildtränken der Serengeti - insgesamt fast zehn Millionen oder fünfmal so viele Autos dieser Marke wie es 1914 überhaupt Kraftfahrzeuge auf der Welt gab.

Und *nicht* dank der unbeschränkten Ressourcen eines Diktators, denn dessen Maschinen verrosteten zwischen Mauertrümmern. Sondern dank dem Genie eines Konstrukteurs und mehr noch dank dem schöpferischen Unternehmer Heinrich Nordhoff, zu dem Ferdinand Porsche 1949 sagte: »Erst seit Sie es bewiesen haben, weiß ich, daß ich recht g'habt hab'.« Und auch im Ehrenbürgerbrief von Wolfsburg, den Nordhoff 1955 erhielt, als der millionste Volkswagen vom Band lief, steht: »Dem erfolgreichen Pionier des deutschen Wiederaufbaus, dem unermüdlichen und weitsichtigen Unternehmer, der den deutschen Volkswagen aus einer fast hoffnungslosen Situation in wenigen Jahren zu einem beispiellosen Welterfolg führte, dadurch der Stadt zu ihrem außergewöhnlichem Aufbau und vielen Tausenden zu einer neuen Heimat verhalf, dem Freund seiner Arbeiter und dem Mentor seiner Mitbürger..

Im Ausland vor allem wird Nordhoff oft »das deutsche Wunder in Person« genannt. Und was ist das für ein Mensch? Als zweitältester von drei Söhnen eines Bankprokuristen 1899 in Hildesheim geboren, besuchte Nordhoff dort das humanistische Gymnasium - und betreibt heute noch Griechisch und Latein als Hobby.

1911 ging die Privatbank, in der der Vater arbeitete, in Konkurs, und die Familie zog nach Berlin, wo Nordhoff sein Abitur machte. 1917 Soldat und verwundet, studierte er 1920-25 an der TH Charlottenburg Maschinenbau und promovierte 1927 mit einer Arbeit über Krankkonstruktionen zum Dipl.-Ing. Aber seine erste Stellung fand Nordhoff bei den Bayrischen Motorenwerken in München, die damals die Triebwerke der berühmten Ju-52 entwickelten, später die ersten Düsentriebwerke der Welt bauten. Und auch Nordhoff entwarf Flugzeugmotoren. Noch faszinierender als die Luftfahrt schien dem jungen Ingenieur aber bald die Automobilindustrie, und 1948 schrieb Nordhoff über sich selber im »Spiegel«: »Ich würde gern viel lesen, Blumen züchten, Bilder - Impressionisten - sammeln und manches andere Nutzlose tun, wenn nicht mein größtes Hobby, nämlich Automobile zu bauen, mich mit Haut und Haar gefangen nähme.« - »Man muß wissen, daß Automobile zu bauen kein Beruf ist, sondern eine Passion. Wer mit Automobilen zu tun hat und darin nur den Beruf sieht, wer genauso gut Nähmaschinen oder Büromöbel machen könnte, der wird nie Erfolg im Automobilbau haben. . . Ob es die Vielfalt der Probleme ist, die Menge der noch ungelösten Aufgaben und noch ungenutzten Möglichkeiten - die Automobilindustrie ist nervöser, labiler als die meisten andern, sie ist der Seismograph der unterirdischen wirtschaftsströmungen und das optimistische und dynamische Element in der Industrie. Sie ist ein unerhörter Motor der Wirtschaft und der Hecht im Karpfenteich der vielen Industrien, die mit ihr, von ihr, für sie leben. Und noch eins: Nichts gibt so stark das Gefühl der persönlichen Freiheit wie das Automobil - das ist wohl die stärkste Quelle der Faszination, die von ihm ausgeht.«

Nordhoff beschloß also, Automobilbauer zu werden, und trat 1936 bei Adam Opel in Rüsselsheim ein, denn das war ja *die* deutsche Automobilfabrik und zugleich der lebendige Beweis dafür, was auf diesem Gebiet zu erreichen war: 1837 in Rüsselsheim geboren, hatte Adam Opel in der Werkstatt seines Vaters das Mechanikerhandwerk erlernt, in Frankreich in einer neu eröffneten Nähmaschinenfabrik gearbeitet und - da sein Vater von dem »neumodischen Schwindel« nichts wissen wollte - 1862 in einem zum Abriß bestimmten Stall eines Onkels auch selber eine Nähmaschinenfabrik eingerichtet. Binnen 50 Jahren produzierte die eine Million Nähmaschinen. Und wie Adam Opel sich nicht abhalten ließ, Nähmaschinen herzustellen, obwohl die 1 Lörzheimer Schneidergesellen ihn verprügelten, als er auf einem Schubkarren die zweite von ihm gebaute abliefern kam, so ließ er

sich 1887 nicht davon abbringen, Fahrräder herzustellen. Binnen 10 Jahren wurden 2,6 Millionen Fahrräder abgesetzt. Und da gerieten Adam Opels Söhne ihm nach, bauten sie seit 1899 Kraftfahrzeuge. Da war 50 Jahre später die Firma Opel die größte Automobilfabrik des Kontinents.

Allerdings waren nun nicht mehr die Gebrüder Opel die Inhaber. Die hatten amerikanische Produktionsmethoden in Deutschland eingeführt, 1926 bereits 200 Wagen pro Tag erzeugt, 1929 aber auch die Majorität der Firma General Motors überlassen. Und so kam Heinrich Nordhoff, der zuerst Kundendienst-Literatur verfaßte, dann den Kundendienst ausbauen half und schließlich technischer Berater der Rüsselsheimer Verkaufsleitung wurde, wiederholt nach Amerika. Nordhoff lernte so die Produktions- und Verkaufsmethoden des in der Automobilindustrie führenden Landes kennen. Er stand aber auch bei General Motors am Band und verbrachte in Rüsselsheim seinen Urlaub in der Fabrik. Er arbeitete sieben Tage in der Woche, lernte fast besessen, obwohl er keineswegs blind für das Schöne im Leben war und mit Charlotte Fassung, der jungen Berliner, die er 1930 geheiratet hatte, im Süden von Mainz in das Haus zog, in dessen Garten Zuckmayer seinen »Fröhlichen Weinberg« geschrieben hatte. Nordhoff fiel dem Generaldirektor *Evans* auf, wurde 1939, gerade wieder frisch aus Amerika zurück, von Opel mit dem Behörden-Kontakt in Berlin betraut, 1940 Direktor und 1942 Chef des Werkes Brandenburg an der Havel, der damals größten Lastwagenfabrik Europas.

Drei Jahre lang baute Nordhoff »Opel-Blitz«-Laster. Er brach alle Produktions-Rekorde, kam auf 4000 LKW's monatlich. Aber dann kassierten die Russen das Werk. Und daß sie nicht auch Nordhoff selber kassierten, verdankte er nur einer schweren Lungenentzündung: 1944 wurden seine Frau und seine beiden Töchter Barbara und Elisabeth aus Berlin evakuiert und lebten nun in Bad Sachsa im Harz. Während eines Wochenend-Besuches wurde Nordhoff krank und dadurch blieb er frei. Aber alles, was er in harter Arbeit aufgebaut hatte, war dahin. In seinem schönen Haus an der Kronprinzenallee in Zehlendorf, dicht am Grunewald, saßen die Russen. Das Werk in Brandenburg wurde demontiert und in die Sowjetunion verfrachtet. Die Rüsselsheimer Einrichtungen zur »Kadett«-Fabrikation wurden ebenfalls den Russen zugeteilt, und was da in Trümmern lag, sollte so bleiben: Die amerikanische Militärregierung befahl, 236 leitende Werksbeamte fristlos zu entlassen, weil sie Mitglieder der NSDAP gewesen waren. Es gab eine Menge Verhaftungen, und als Nord-

hoff nach Rüsselsheim kam, sagte ihm ein amerikanischer Offizier, in der US-Zone könne er bestenfalls Straßenfeger werden, an ein Auto werde man ihn bestimmt zeitlebens nicht mehr heranlassen. Denn wenn er auch nie Parteimitglied war: Hatte er nicht Lastwagen für die Nazis gebaut? War er nicht einer dieser verdammten Rüstungs-Industriellen, die den Sieg der Alliierten so lange hinauszögerten?

General Motors hatten ihren Deutschlandbesitz längst abgeschrieben und kümmerten sich nicht um ihre Leute. Und so saß Nordhoff mit seiner Familie in einer Rüsselsheimer Dachkammer und schrieb Briefe, auf die niemals eine Antwort kam. Er ging 1946 nach Hamburg und arbeitete als Mechaniker in einer Garage. Er wurde »Kundendienstleiter« dieser Garage. Aber es gab praktisch keine Kunden.

Ein anderer Opel-Mann, Herr *Schmücker*, hatte inzwischen einen Posten bei der britischen Militärverwaltung in Bad Oeynhausen gefunden. Er sprach fließend englisch, war schon 1918 Dolmetscher bei den Engländern gewesen und wurde nun von Oberst Radclyffe als Vertrauensperson betrachtet. Und als Radclyffe einen erfahrenen Fachmann für die Leitung des Volkswagenwerkes suchte, empfahl ihm Schmücker den Dipl.-Ing. Nordhoff. Da kam es zu Opels schwerwiegendstem Kriegsschaden, zum endgültigen Verlust des tüchtigsten Mannes der Firma.

Nicht daß Nordhoff von dem englischen Angebot begeistert gewesen wäre, im Gegenteil, er war zuerst entschlossen, es abzulehnen. Denn für ihn als Opel-Mann war der KdF-Wagen »Schmutz-Konkurrenz« gewesen, die durch politischen Zwang erreichen sollte, was durch ehrliche Leistung nicht zu erreichen war. Dieses Auto war für ihn ein Produkt der Hybris und ein Bluff, denn niemand konnte ein Auto, das diesen Namen verdiente, für 990 Mark verkaufen, und seit Dr. Ley als Chef der Arbeitsfront die Opelfabrik in Brandenburg besichtigt hatte, waren die Nazis für Nordhoff ein für allemal erledigt gewesen. Denn Ley hatte damals gesagt: »Solch eine Fabrik würden die Amerikaner wohl auch gerne haben - wie?« - Nordhoff erwiderte, das sei ja eine amerikanische Fabrik, und er habe in Amerika in noch zehnmal größeren gearbeitet. Ley starrte ihn an und meinte: »Sie sind also auch einer von den Leuten, die sich von der amerikanischen Propaganda einseifen lassen!« Das Erbe Leys anzutreten, reizte Nordhoff also keineswegs. Aber gerade, als er seinen Ablehnungsbrief nach Bad Oeynhausen schrieb, bekam er die Mitteilung der amerikanischen Militärregierung, sein Rekurs sei abgewiesen, und er dürfe in der US-Zone ausschließlich Handarbeit

verrichten. Und so blieb Nordhoff keine andere Wahl. Er war nun 48 Jahre alt. Hatte für seine Familie zu sorgen. Und wußte: »Die Zukunft beginnt, wenn man alle Bindungen an eine verlorene Vergangenheit durchschnitten hat.«

Er fuhr zu den Engländern. Fuhr nach Wolfsburg, in die einzige Automobilfabrik der Welt, die »niemandem« gehörte. Fuhr da zum erstenmal selber einen Volkswagen. Und sagte: »Dieser Wagen hat mehr Fehler als ein Hund Flöhe.« Aber er erkannte auch sofort: Das war eine einmalige Konstruktion. Diese Fehler auszumerzen, bot Chancen, die kein anderes Auto bot, und er erklärte: »Das ist kein Feld- und Wiesen-Automobil, wie sie überall auf der Welt mehr oder weniger geschickt und erfolgreich zusammengezaubert werden. Dieser Wagen ist eine Persönlichkeit, eigenwillig und ungewöhnlich.«

Als Nordhoff im Dezember 1947 in den Ruinen des Volkswagenwerkes stand, wurde ihm klar: Hier bietet sich die Chance, ein neues Industrie-Imperium aufzubauen. Mit diesem Wagen waren weltweit Erfolge zu erzielen, denn der ist ja arktis- und tropenfest. Dieses Auto war in Rußland durchgekommen, wo kein Motorrad und kein Panjewagen und überhaupt kein Fahrzeug durchkam. Der VW hatte sich unter den denkbar härtesten Bedingungen in Afrika bewährt. Und das bedeutete, daß das Wolfsburger Werk als einzige große Autofabrik unabhängig von den Saisonschwankungen des Autogeschäfts gemacht werden konnte: Ford, Chrysler, wie sie alle hießen, waren machtlos gegen die Jahreszeiten. Den Volkswagen konnte man in Afrika und Australien verkaufen, wenn in Europa und Nordamerika Eis und Schnee den Absatz behinderten, und gab es in den Tropen die Regenzeit, so blühte das Geschäft in den gemäßigten Klimaten: Die Produktion brauchte nie gedrosselt zu werden...

Dennoch: Diese Ruinen hier in eine Automobilfabrik von Weltgeltung zu verwandeln, schien unmöglich. Denn längst waren die Märkte unter den »altrenommierten« Firmen und unter Giganten wie General Motors, Ford oder den Großen Englands aufgeteilt. Längst war die Zeit der jungen Herausforderer vorbei. Aber Nordhoffs Wahlspruch lautet: »Fortes Fortuna Adjuvat« - »Dem Tapferen hilft das Glück«. Als Opel-Mann, von dem die Amerikaner nichts mehr wissen wollten, reizte es ihn, einen »Außenseiter« zum Sieg zu führen. Und er erkannte auch, daß Wolfsburg ein Arbeitsfeld war, wie es kein zweites gab, denn hier lag »herrenloses Gut«. Hier konnte sich ein echter Unternehmer frei entfalten. Nordhoff wußte nicht, daß die Besitzverhältnisse des Volkswagenwerkes bis 1960 ungeklärt bleiben würden. Aber er

war sicher, daß es lange jenseits privatwirtschaftlicher Interessen stehen, andererseits aber auch kein Staatsbetrieb sein würde. Man sagte ihm, ein »Beirat« sei vorgesehen, in dem Arbeitnehmer, Geschäftsleitung und staatliche Aufsicht zu je einem Drittel vertreten sein sollten. Aber daß der dem Generaldirektor nicht ins Handwerk pfuschte und daß niemand das tat, auch die Besitzer nicht, das ließ sich Heinrich Nordhoff zusichern, bevor er den englischen Auftrag annahm und am x. Januar 1948 VW-Chef wurde. Er verzichtete auf einen Vertrag und auf jede persönliche Sicherheit. Aber er gewann, was damals niemand in der deutschen Wirtschaft besaß: völlig freie Hand und alleiniges Verfügungsrecht über ein Werk, das für eine Million Autos pro Jahr angelegt und dessen Potenz weitgehend erhalten geblieben war. Und warum unterstellten die Engländer Nordhoff dieses Werk, lange bevor sie es im Oktober 1949 förmlich aufgaben?

»Die« Engländer... Da war die geschilderte »Aktion Specht«, die riesigen Kahlschläge im Harz, die ganze Berge zu Glatzköpfen machte und kilometerweit die dunkle Tannenpracht verschwinden ließ. Aber an den Ausläufern des Harzes lag auch Wolfsburg, und dort erhielten Engländer Deutschlands größtes Industrieunternehmen, erhielten sie uns unsern weitaus bedeutendsten Devisenbringer. Verallgemeinert kann eben nie werden. Und was der Oberst Radclyffe und der Major Hirst für Deutschland taten, wiegt auf, was andere Engländer sich nach 1945 an nutzloser Zerstörung und blindem Haß leisteten.

Und der Oberst Radclyffe selber, warum erteilte der Nordhoff diese Blanko-Vollmacht? Er ist tot; ich konnte ihn nicht fragen. Aber als Nordhoff nach Bad Oeynhausen kam, sagte er ihm: »Sie finden kein Werk vor, höchstens ein paar große Gebäude. Wir haben trotzdem 20000 Wagen gebaut und hier 100 Millionen Mark umgesetzt und sind darauf stolz. Die Anstrengungen und der gute Wille, den das darstellt, die dürfen und die sollen nicht verlorengelassen. Aber weiterzumachen wird sehr schwer sein. .

Und so gab er Nordhoff die verlangten Vollmachten wohl, weil er instinktiv spürte, daß das der richtige Mann war. »Macht der Persönlichkeit« - was ist das? Aber Heinrich Nordhoff machte nicht nur aus 8000 völlig hoffnungslosen Volkswagen-Leuten eine Equipe, der nichts unmöglich schien, sondern verstand es auch, millionenschwere Ausländer derart zu begeistern, daß sie sich mit Haut und Haar an das Werk banden. Heinrich Nordhoff erinnert sich: »Als ich nach Wolfsburg ging, war ich arm wie eine Kirchenmaus. 25 Jahre harter Arbeit waren vertan. Ich war hungrig und wog 60 Pfund weniger als heute. Und alle Leute,

die ich in den Fabrikhallen traf, waren ebenso arm und hungrig wie ich - noch schlimmer: sie waren verzweifelt und hatten den Glauben an die Zukunft verloren. . . « Und das hatte Nordhoff *nicht*. Das erkannte wohl auch Oberst Radclyffe. Auf diesen Zukunftsglauben Nordhoffs setzte er wohl, als er ihn zum Generalbevollmächtigten der De-facto-Besitzer des Volkswagenwerkes, der britischen Militärverwaltung, machte. Damit »die Anstrengungen und der gute Wille«, die da eingesetzt worden waren, nicht verlorengehen... Auch die waren einmalig gewesen: Mit acht Mann begann 1945 die Nachkriegs-Produktion des Volkswagenwerkes. Mit acht »Verrückten«, die, wie erwähnt, ihre Kleider aus dem Werk holen gingen und dann sechs Kübewagen für die Besitzer montierten, um denen zu zeigen, »was das für Mordsdinge waren«. Aber wie gelang es Nordhoff, jedem dieser acht binnen 15 Jahren je zehntausend Helfer an die Seite zu stellen?

Wolfsburg war ein Nothafen: Tausende havarierte Schiffe liefen hier ein. Von Haus und Hof Vertriebene. Aus der Gefangenschaft Entlassene, die ihre Selbstachtung verloren hatten. Zu Skeletten Abgemagerte, deren Frauen und Töchter vergewaltigt und deren Lebensmut zerbrochen worden war. Sie fanden hier Arbeit, aber niemand hatte Mut zu festen Mauern: Im Werk wie in der Stadt wurden nur die ärgsten Schäden beseitigt. Es gab nur Preßstoff- und Bretterwände, nur Sackleinwandabteilungen und so mangelhaft reparierte Dächer, daß auch 1948 nur gearbeitet werden konnte, wenn es nicht zu stark regnete. Heinrich Nordhoff aber stellte sich vor den Haufen zerlumpter und verbitterter Heimatloser, die die Werksbelegschaft bildeten, und erklärte, er werde diese Ruinen zur größten Automobilfabrik Europas machen. Das war eine abenteuerliche und verwegene Herausforderung. Das nannten viele »Vermessenheit«. Aber das war auch der belebende Funke, das war ein begeisterndes Ziel in all der Ode und machte aus den Volkswagenleuten einen »verschworenen Haufen«. Nordhoffs ruhige Sicherheit und sein unerschütterlicher Glauben an den Erfolg steckten die Leute an. Zuerst nur ein paar. Aber die rissen mehr und mehr Gleichgültige mit, und binnen sechs Monaten wurde die Produktion verdoppelt. Und da hieß es:

»Der schafft's wirklich!«

Das bedeutete soviel wie: »Der reißt auch uns mit hoch!« Und nicht nur die Wolfsburger. Aus dieser verlassenem Ecke des geschlagenen und zerteilten Deutschlands begann das Selbstvertrauen sich über ganz Deutschland auszubreiten: Bei der Belegschaft von Mahle, der die Kolben lieferte. Bei Bosch in Stuttgart, bei den Belegschaften von Hunderten und bald wieder Tausenden

Zuliefer-Betrieben. Wie der Bergbau hielt das Volkswagenwerk seine Lieferanten mit am Leben - und nicht nur das: Auch die glaubten nun wieder an die Zukunft.

Wolfsburg zu einer Insel des Optimismus zu machen aber vermochte Nordhoff durch seine Kontaktfähigkeit und seine echte Anteilnahme am Leben jedes einzelnen seiner Leute, die er nicht nur mit seinem Glauben an den Erfolg infizierte, sondern zugleich überzeugte, daß sie ihren gerechten Anteil an diesem Erfolg haben würden. Die spürten, daß »Meine Arbeitskameraden« keine leere Anrede war, und schon 1948 schrieb Nordhoff ja auch: »Auf die Gefahr hin, die unentwegten Klassenkämpfer zu enttäuschen, muß ich sagen, daß ich mich nie als Arbeitgeber gegenüber dem Arbeitnehmer, als Unternehmer gegenüber dem Arbeiter gefühlt habe. Ich habe selbst lange genug an der Drehbank und am Formtisch gestanden, um sehr genau zu wissen, wie das Leben und seine Probleme aussehen, wenn man eine Mark in der Stunde verdient. Jeder dieser Männer am Band und in den Maschinenhallen gehört genauso zum Organismus einer großen Fabrik wie Ingenieure, Einkäufer, Kalkulatoren und schließlich der >Chef< !« »Das Lebendige in dieser Organisation zu sehen. . . , kein Schema daraus werden zu lassen, kein Zahlen- und Nummernspiel, der typisch deutschen Tendenz zum Befehlen und Gehorchen, zum Terrorisieren und Besserwissern mit eiserner Entschiedenheit zu begegnen und immer die große, schöne Verantwortung zu peinlichster Gerechtigkeit und Objektivität vor Augen zu haben - darin sehe ich meine Aufgabe.«

Gerecht schien es Heinrich Nordhoff auch vom ersten Tag an, seine Leute zu Teilhabern am Werksergebnis zu machen. Er zahlte, sobald er es konnte, die besten Löhne Deutschlands. Die Lohnfortzahlungen bei Krankheitsfällen gab es in Wolfsburg lange vor ihrer gesetzlichen Einführung, und stets bekamen Frauen hier auch für die gleiche Leistung das gleiche Geld wie die Männer. Aber als 1949 Lohnforderungen gestellt wurden, lehnte er sie ab, erklärte er, jeder Groschen werde für die Produktionsausweitung gebraucht. Da rief Nordhoff seine Leute zusammen und sagte ihnen: »Wenn wir die Kuh, von deren Milch wir leben wollen, jetzt schlachten, weil sie ein bißchen Fett angesetzt hat, wie uns die Volksbeglückter raten, dann geht das nicht, dann haben wir keine Zukunft, dann versacken wir allesamt, und unsere Kinder werden uns eines Tages fluchen, weil wir nicht an sie, sondern nur an heute gedacht haben. . . « Die Betriebsversammlung stimmte ihm zu. Und binnen 15 Jahren steigerte Nordhoff nicht nur die Beschäftigtenzahl von 8000 auf 80000, sondern auch die Stunden-

Durchschnittslöhne von 1,11 DM auf 4,20 DM, führte er Prämien ein, deren Prozentsatz vom Brutto-Lohn voll den Dividendenzahlungen entspricht. Da kam es zur Vierzigstundenwoche bei vollem Lohnausgleich und zum »Lohnausgleich für Minderleistungsfähigkeit«: Wer zu alt für diese oder jene Arbeit wurde und an einen Arbeitsplatz versetzt werden muß, wo er weniger verdient, erhält die Lohn-Differenz vom Werk ersetzt, und zwar ab 55 Jahren zu 100%.

Nordhoff begann also bei den Menschen. Aber er vernachlässigte deshalb nicht die Maschinen, rationalisierte vom ersten Tag an und nicht nur, um seine eigenen Kosten zu senken, sondern aus der Erkenntnis heraus, daß jede Kostenersparnis sich als Kaufkraft irgendwo in der Wirtschaft wiederfindet. Nordhoff schuf einen Konstruktions-Stab, der in Europa einmalig war und einmalig blieb. Der beseitigte die hopsige Abfederung und das Zahnrad-Ratschen, den Zwischengas-Zwang beim Schalten und den jaulenden Getriebe-Lärm der ersten Volkswagen. Der führte binnen drei Jahren 400 Verbesserungen durch, und schließlich waren 500 Einzelteile abgeändert und blieben nur vier gleich. Den zehn Jahren Entwicklungsarbeit von Porsche folgten 18 Jahre Entwicklungsarbeit durch Nordhoff. Und der war nicht weniger anspruchsvoll und hart, hetzte den VW durch noch grausamere Zerreißproben. Der VW-Motor ist durch seine niedrige Drehzahl der theoretisch unverwundlichste Motor der Welt. Aber praktisch ist er es nur, wenn auch in der Massenfabrikation die Toleranzen mit äußerster Exaktheit eingehalten werden, das Material das genau richtige ist. Und Nordhoff gelang das trotz der Steigerung der Tagesproduktion von (1947)30 auf (1964) mehr als 6000 Wagen, denn er schuf gleichzeitig neue Produktions- und neue Kontroll-Methoden, rationalisierte »total«. Begann z. B. nicht erst bei der Materialbearbeitung Menschen, Zeit und Raum zu sparen, sondern schon bei der Materialwahl: Magnesium ist nicht billig. Aber das Volkswagenwerk ist heute der bei weitem größte Magnesiumverbraucher der Welt, diese eine Firma verbraucht mit rund 35000 Tonnen im Jahr ein Fünftel der Gesamtproduktion, weil es das leichteste für Motoren- und Getriebegehäuse in Frage kommende Metall ist. Die Magnesiumverwendung bedeutet nicht erst beim Fahren Gewichts- und damit Benzinersparnis, sondern spart schon bei der Autoherstellung Mühe und Kraftaufwand, ermöglicht z. B. die Anwendung eines Druck-Gußverfahrens, das das Ausbohren zahlreicher Schraubenöffnungen unnötig macht. Magnesium ermöglicht Schnittgeschwindigkeiten, durch die heute (natürlich bei gleichzeitiger

Durchführung vieler) 24 Sekunden genügen, um 358 Bearbeitungsvorgänge auszuführen. Und es macht die Motoren so leicht, daß im Werk Hannover bereits 1956 die Hänge-Montage angewendet werden konnte: Die Werkstücke stehen nicht mehr auf einem Band, sondern sind in allen Winkeln drehbar in Abständen von eineinhalb Metern aufgehängt und so völlig frei zugänglich. Sie verbleiben am Hängeband, selbst beim Auswuchten und beim Probelauf, streben mit 1,88 Meter pro Minute den Prüfkabinen zu, deren Geräte automatisch in Aktion treten. An jedem dieser Hänge-Bänder werden nun binnen 960 Minuten 1000 Motoren erstellt. Mit sensationsloser Selbstverständlichkeit verläßt hier nun alle zehn Sekunden ein kompletter Motor die Hallen. Spezialzüge mit 120 Behältern, die jeder 36 Motoren fassen, bringen die für Wolfsburg bestimmten dorthin.

In Wolfsburg ist seit 1964 auch die Karosserie-Herstellung voll-automatisiert: Eine 180 Meter lange Transfer-Straße (die aber dennoch nur ein Drittel der Fläche in Anspruch nimmt, die früher für die gleiche Fertigung gebraucht wurde) faßt 16 Arbeits-Operationen zusammen. Ohne jede menschliche Mithilfe werden 300 Schweißpunkte ausgeführt, Vorder- und Hinterwagen mit dem Dach zur Rohkarosserie verbunden. 3300 Karosserien werden so im Zweischichtenbetrieb erzeugt, 440 Arbeitskräfte gespart.

Diese Anlage ist einmalig, wird auch von amerikanischen Ingenieuren bewundert. Und wie es neuartige Maschinen und Maschinen-Kombinationen gibt, so neuartige Produktions-Methoden: Das Ventilkegelstück des VW-Motors z. B. wurde früher spanabhebend von elf Automaten aus Stangenmaterial hergestellt. Die Automaten kosteten 650 000 Mark, der Zerspanungsabfall betrug 15 %. Heute werden die Teile kalt gepreßt, entsteht keinerlei Abfall, und für die gleiche Tagesproduktion genügt eine Exzenterpresse im Wert von 60 000 DM. Bei der Herstellung der Motoren-Stößel leisten nun drei Stufenpressen, die 452 000 Mark kosteten, was früher 30 Automaten im Wert von 3 Millionen leisteten, und da sank der Abfall von 82 % auf

Und ähnlich ist es bei Dutzenden und Hunderten Einzelteilen, aber auch bei ganzen Vorgängen wie dem Lackieren: Im Volkswagenwerk werden keine Pinsel, aber auch keine Druckluft-Spritzpistolen mehr verwendet (bei denen eine Menge Farbe verlorengeht). Lackiert wird mit 150 000 Volt, »elektrostatisch«: Zwischen der Farben-Sprühstelle und dem Wagen liegt ein elektrisches Hochspannungsfeld. Die Lackpartikel werden elektrisch geladen und durch das Spannungsgefälle vom Werkstück angezogen. Von allen Seiten, schnell, sicher, gleichmäßig. Natur-

lich geht das nicht mit jedem Lack. Voraussetzung waren auch hier hochspezialisierte Zulieferer wie die Glasurit-Werke in Hamburg und Hiltrup, die seit 70 Jahren Lacke herstellen und über mehr als 20000 Rezepturen verfügen.

Und nur weil auch die Zulieferer rationalisierten, kommen genug VW 1200, VW Transporter und schließlich VW xoo auf den Markt. Daß bei einer Verzweihundertfachung der Produktion auch das Risiko schadhafter Teile steigt, ist ebenso klar. So mußten neue Methoden der Materialprüfung und der Einzelprüfung entwickelt werden, denn heute verwendet das Volkswagenwerk rund 10000 Tonnen Zuliefer-Material täglich. Da werden jetzt z. B. neben deutschen auch belgische und holländische, amerikanische und englische Tiefzieh-Bleche verwendet, und jede Fehleigenschaft, vor allem Dopplungen oder Einschlüsse, kann den Stillstand der Pressenstraßen bedeuten, Hunderttausende kosten und den ganzen Produktionsvorgang in Unordnung bringen. Und so wurden in Wolfsburg magnetische Blechdicken-Kontrollapparate und Ultraschall-Prüfanlagen entwickelt. Ultraschall wird auch zur Prüfung der Auslaßventile auf Risse verwendet, x000 Stück werden pro Mann und Stunde kontrolliert. Bei einer Viertelmillion an Ventilen fallen erfahrungsgemäß nur etwa 240 aus, weniger als ein Promille also sind schadhaft, aber auch die dürfen eben nicht in die Produktion gelangen. Magnetisch wiederum erfolgt die Prüfung der Nickel-Chrom-Panzerschicht an der Auflagefläche der Auslaßventile. Zerstörungsfrei wird die Dicke dieser nichtmagnetischen Schicht gemessen; auch dazu sind 1958 vom Volkswagenwerk eigene Instrumente entwickelt worden.

Werden Material und Einzelteile untersucht, so natürlich auch der Zusammenbau der Teile und die fertigen Autos: Wie rasch ein Auto erzeugt wird, interessiert den Käufer nicht. Wie gut es ist, allein darauf kommt es an, und Masse mit Güte zu verbinden, ist ein Kunststück, das den VW-Leuten vor allem durch ein Inspektions-System gelang, das nicht seinesgleichen hat. Nordhoff machte die Kontrolle autonom. Rund 9000 Inspektoren sind zu einem »Korps« zusammengefaßt, dessen Chef selber Vorstandsmitglied ist und nur Nordhoff persönlich untersteht. Ein Prüfer kommt also auf je zehn Arbeiter, und ein VW 1500 z. B. wird nicht weniger als 878mal geprüft. Da gibt es 878 Inspektionen an 6238 Teilen. Denn der gute Ruf eines Werkes hängt von den Wagen ab, die es liefert, von nichts sonst - auf die Dauer. Und 1964 wurden mehr als 1,4 Millionen VWs hergestellt statt der 1947 erst 8987.

Die Erhöhung der Produktion um nur einen Wagen täglich aber hatte Investitionen von rund einer Million DM erfordert. Über fünf Milliarden wurden seit Kriegsende vom Volkswagenwerk neu angelegt. Die aber mußte es selber verdienen, denn Marshallhilfe bekam es sowenig wie Staats-Subventionen. Und so mußte Heinrich Nordhoff nicht nur für ein perfektes Zusammenspiel von Belegschaft und Maschinen sorgen, sondern auch für den entsprechenden Verkauf, den er die »Lunge« nannte, »durch die der Fabrik die Luft zum Leben zuströmt«. Und zum Unterschied von allen anderen Automobilfabriken besaß da das Volkswagenwerk keinerlei Vorkriegs-Fundamente, denn der »KdF-Wagen« sollte ja durch die Arbeitsfront verteilt werden. Dennoch aber wurde binnen drei Jahren ein Händler- und Kundendienst-Netz geschaffen, das engmaschiger als das der Konkurrenz war. Denn auch hier ging Nordhoff neue Wege, setzte er statt Angestellter oder Provisionsvertreter selbständige Unternehmer ein. Er erklärte: »Verkaufen ist eine Angelegenheit des persönlichen Kontaktes, der persönlichen Initiative und der persönlichen Leistung.« Und darum gibt es in der Volkswagen-Organisation keine abhängigen, sondern nur selbständige Verkäufer: Großhändler, 1 ländler und Vertragswerkstätten. Die Werkstätten und Händler sind durch Agenturverträge mit den Großhändlern verbunden, die Großhändler durch Lieferverträge mit dem Werk. Aber alle müssen sie genau umrissenen Ansprüchen genügen: Jeder VW-Händler muß sämtliche Ersatzteile vorrätig haben, auch die der ältesten Modelle, aber für alle Modelle genügen 500, die durch Groß-Serien konkurrenzlos billig sind. Die rund 2000 deutschen und über 7000 ausländischen Werkstätten, die das VW-Zeichen führen, müssen zu Festpreisen arbeiten, die jeder Kunde auf vorgedruckten Listen kontrollieren kann. Wie die Großhändler sind die General-Importeure freie Geschäftsleute und selbständige Partner des Werkes. Sie sind selbständig in der Werbung, tauschen nur Erfahrungen mit der Werbeleitung in Wolfsburg aus und bekommen von dort Ideen und Ratschläge. Der Generalimporteur sucht sich seine Händler und Werkstätten in eigener Verantwortung aus, baut selber das Kundendienst-Netz auf. Aber in seinem Vertrag steht auch, daß er abgelöst werden kann, falls er den Interessen des Stammwerkes in Deutschland zuwiderhandelt.

Nun war all diese persönliche Initiative noch nicht erlaubt, als Nordhoff seinen Posten antrat. Bis zur Währungsumstellung gab Volkswagen wie alle andern Autos nur auf Bezugschein (und noch zwei Jahre länger mußten die obrigkeitlichen Zuteilungen

vom Werk abgearbeitet werden). Auch als im Juni 1948 die DM eingeführt wurde, hörte die Bewirtschaftung von Automobilen nicht auf, durfte das Werk nicht frei verkaufen. Aber es wurde dennoch frei verkauft. Bevor Nordhoff kam, hatte niemand die Herstellungskosten beachtet, denn die Engländer bezahlten die Löhne und bezahlten das Material, die gingen auf Reparationskonto, und das deutsche Geld war sowieso wertlos. Nordhoff rechnete vom ersten Tag an mit Zehntelpennigen. Zu seinen Antritts-Bedingungen hatte eine geordnete, eigene Buchhaltung gehört - und Material-Zusagen, die nicht nur für eine rasch zu steigende Produktion, sondern auch für eine »geordnete Vorrats-haltung« genügten. Denn Nordhoff wußte, daß »der Tag des Tages«, die neue Währung, kommen mußte.

Und so brachte er zwischen Januar und Juni 1948 die monatliche Erzeugung von 900 auf ¹ 500 Wagen. Und am z. i. Juni hatte er zwar kein Geld, um Löhne und Gehälter zu bezahlen, aber er besaß Autos und er besaß nun auch bereits das Vertrauen der Belegschaft und sagte so am z. Juni 1948 über den Werkfunk: »Unser Werk, das zum normalen Betrieb etwa 20 Millionen Mark erfordert, besitzt jetzt wenig mehr als eine davon. Es ist also eines der zwingendsten Erfordernisse . . . , wieder flüssige Mittel in die Hand zu bekommen. . . Wir können liefern, wenn wir produzieren, und jeder Wagen bringt uns gutes, bares Geld... Und so habe ich mich entschlossen. . . die Werksferien um einen Monat zu verschieben. Wir müssen die volle Juli-Produktion zur Verfügung haben, um unser Werk finanziell wieder flottzumachen. Wir müssen arbeiten und die große Chance wahrnehmen, die sich uns bietet. . . Jetzt wird sich zeigen, wer etwas leistet! Jetzt müssen und werden wir zeigen, was wir können.« Und im Juli 1948 wurden i 800 Volkswagen gebaut.

Am 9. September 1948 rollte der 30000. Volkswagen vom Band, und da war es geschafft: Alle Experten waren sicher gewesen, daß die Währungsumstellung das Ende des Volkswagenwerkes bedeuten mußte. Denn das besaß ja kein Kapital und keine Reserven, war eine Gründung der Deutschen Arbeitsfront, und die war eine Gliederung der NSDAP, und deren Reichsmarkgut-haben durften dem Währungsumstellungsgesetz zufolge nicht in DM umgerechnet werden, die verfielen.

Aber damit hatte Nordhoff längst gerechnet und beschlossen, selber für sein Werk den Geldkreislauf in Bewegung zu setzen. Da hatte er - allen Vorschriften zum Trotz - dekretiert: »Wer mit Geld kommt, fährt mit einem VW weg!«

Er hatte die Händler mobilisiert, und Nordhoffs Rebellion gegen

die Zwangswirtschaft (die zwei Wochen vor der Ludwig *Erhards* gegen die Besatzungsvorschriften erfolgte und - da alles gut ging - wohl nicht ohne Einfluß auf die Entscheidungen des damaligen Direktors des Frankfurter Wirtschaftsrates war), Nordhoffs Entschluß, auf eigene Verantwortung hin zu handeln, sprach sich herum, und während die beamteten Werks-Treuhänder protestierten und die Alliierten drohten und die niedersächsische Landesregierung eine Sondersitzung einberief, kamen am Dienstag nach der Währungsumstellung mit dem Frühzug zwei Nonnen in Wolfsburg an, die einen Koffer voll Geld mitbrachten. Da erschien wenig später der Händler *Hahn* aus Stuttgart und brachte 80000 neue Mark mit. Er kam am nächsten Tag wieder. Auch am Donnerstag und Freitag. 96 Volkswagen rollten nach Stuttgart und bald überallhin, die Bündel der Kopfquoten-Zehnmark-scheine türmten sich in der Werkskasse immer höher, denn der Wagen kostete zwar statt 990 RM jetzt 5300 Reichsmark, aber für das älteste und schlechteste Auto waren vor wenigen Tagen noch 150 000 bis 200 000 RM bezahlt worden, auch eine alte Schreibmaschine war ja nicht unter 5 000 RM zu haben. Und so gingen die VWs weg wie frische Semmeln. Da konnten am Samstag nicht nur die Löhne und Gehälter bezahlt, sondern im September auch um i erhöht werden, und da wurde der Werks-ausbau nicht unterbrochen.

Drei Tage vor der Währungsumstellung hatte die Finanzleitung des Volkswagenwerkes Herrn *Otto*, dem Leiter des Werksbaus, mitgeteilt: »Die Kreditbeschaffung zur Überbrückung der Geldknappheit in den ersten Monaten nach der Währungsreform macht große Schwierigkeiten. Wir werden mit einem sehr niedrigen Kredit zu rechnen haben, in dessen Grenzen wir uns unbedingt halten müssen. Wir machen Sie auf diese Tatsache schon jetzt aufmerksam und möchten Sie bitten, alle Vorkehrungen zu treffen, die Fremdleistungen von seiten der Baufirmen in den nächsten zweieinhalb bis drei Monaten auf das Allerdringlichste zu beschränken.« Heinrich Nordhoff aber schrieb am 19. Juni 1948 darunter: »Herrn Otto - bitte jetziges Bauprogramm vorerst ungekürzt weiterführen.« Die Finanzleitung war »empört und erschrocken«. Und als Nordhoff 1949 die Produktion schlagartig verdoppelte, kam ein Treuhänder aus Bonn nach Wolfsburg und nannte den Generaldirektor einen »Bankrotteur«. Als er 1952 den Bonner Ministern mitteilte, er gedenke 400 Wagen täglich herzustellen, gab es betretene und mitleidige Gesichter. Da sagte einer hörbar: »Größenwahn 1!« Aber 1954 wurden über i 000 VW täglich erzeugt und bald 3000 und heute fast 7000.

Dabei wußte Nordhoff nur zu gut: »Wir können keinen einzigen Wagen mehr erzeugen, als wir verkaufen.« Und das wiederum bedeutete Zwang zum Export und zur Weltmarkt-Eroberung, denn wie es zu lange dauerte, ehe die Deutschen, die gerade 40 Mark in die Hand gedrückt bekamen, hundertmal soviel hinzuverdienten, so brauchte ganz Europa Zeit, um wieder hochzukommen. Zudem hatten England, Frankreich und Italien ihre eigenen großen Automobilindustrien, ließen diese Länder lange praktisch überhaupt keine Autos ins Land und später nur mit prohibitiven Zollsätzen.

Weltmarkt-Eroberung also. Aber schon diese *Absicht* mußte Anfang 1948 jedem »normalen« Deutschen grotesk erscheinen, denn 1945 wurde ja (wie noch näher geschildert werden wird) Deutschland jeder eigene Außenhandel verboten. Und auch als Nordhoff seinen Posten antrat, konnte kein Deutscher irgend etwas exportieren, da hatte die JEIA, die »Joint Export-Import-Agency« der Alliierten, ein Außenhandels-Monopol, das erst im November 1948 durchbrochen wurde, und da bekam erst 1949 die DM einen festen Auslands-Kurs. Ganz abgesehen davon, daß es nicht nur hermetische Einfuhr-Sperren für Automobile gab, sondern mit nur drei Ausnahmen überall scharfe Devisenvorschriften und mit Ausnahme von noch keinem Dutzend Ländern Einfuhr-Kontingente. Da ließ Belgien z. B. nur 3000 fertige Wagen im Jahr über die Grenze, alle andern mußten in Teilen importiert und in Belgien zusammengebaut werden. Da gab es die Commonwealth-Zölle, die England nicht zu zahlen brauchte, und Frankreichs Privilegien in der »Franc-Zone«, und da gab es keinerlei Export-Chancen in der kommunistischen Welt. Und da gab es sogar Sonder-Behinderungen für Autos mit einem Heck-Motor: In Südafrika mußten die prohibitiv hoch versichert werden. So hoch, daß das Volkswagenwerk hier schließlich eine eigene Finanzierungs- und Versicherungsgesellschaft gründete. Und hier wie in Australien, Brasilien, Neuseeland und Uruguay, auf den Philippinen, in Mexiko, Belgien und Irland zwangen Import-Restriktionen zur Montage.

Trotz aller Handikaps aber ist heute das Volkswagenwerk der führende Auto-Exporteur der Welt. Denn Nordhoffs »Erfolgs-Rezept« bewährte sich überall: Er bietet Autos höchster Qualität zu konkurrenzlosen Preisen zugleich mit einem erstklassigen Kundendienst an. Und setzt sie in ständig wachsenden Mengen ab, weil sich der Volkswagen neue Märkte schuf, auch für Leute in Frage kommt, die sich ein anderes Auto nicht leisten können. Die ersten Volkswagen-Exporte für private Rechnung kamen im

März 1948 zustande, drei Monate nachdem Heinrich Nordhoff seinen Posten angetreten hatte. Um die hatte sich Ben Pon, dem mit seinem Bruder Wijnand Pon die Firma »Pon's Automobilhandel N.V.« in Amersfoort gehörte, schon ¹₃₉ bemüht. Obwohl die Pons seit einem Vierteljahrhundert General Motors in den Niederlanden vertraten, hatte Ben Pon als erster aller Automobilhändler die Chancen der Porsche-Konstruktion erkannt und Porsche um die Generalvertretung gebeten. Aber damals gab es ja noch keine verkäuflichen VWs, und an Exporte wurde, wie gesagt, überhaupt nicht gedacht. Ben Pon kam nach dem Krieg als holländischer Offizier sofort wieder nach Wolfsburg, hatte aber bei den Engländern sowenig Glück wie bei Nordhoffs deutschem Vorgänger. Erst als er sich 1948 mit Nordhoff in der britischen Offiziersmesse, im heutigen Wohnheim Wielandstraße, traf, kam das Geschäft zustande, und ¹⁵ Jahre später liefen in den Niederlanden 300000 Volkswagen, kaufen die Niederländer jetzt 50000 jährlich, obwohl sie ihren eigenen DAF haben.

Hatte Pon schon vor dem Krieg den Volkswagen richtig eingeschätzt, so gleich nach dem Krieg auch Axel Semler, der in Kopenhagen die »Skandinavisk Motor Company« aufgebaut hatte und rasch der führende Importeur amerikanischer Wagen geworden war. Im geschlagenen und verarmten Europa sah Semler für die »amerikanischen Benzinsäufer« keine Chance mehr. Er wollte die Vertretung eines wirtschaftlichen und in Mengen abzusetzenden Autos und fand, daß das bestgeeignete der Volkswagen war. Aber alle Auslandsgeschäfte tätigte ja, wie gesagt, die JEIA. Semler wurde von Wolfsburg nach Höchst verwiesen, wo die JEIA saß. Von dort zurück nach Wolfsburg. Er fuhr sechsmal hin und her und wurde es leid, mit dem Hut in der Hand bald vor Amerikanern, bald vor Engländern zu stehen, um einen deutschen Wagen zu bekommen. Und gerade als er Major Hirst sehr deutlich seine Meinung sagte, trat Nordhoff seinen Posten an. Die beiden verstanden sich sofort. Semler hatte Beziehungen, verschaffte Nordhoff ein Einreisevisum für Dänemark - für Deutsche damals etwas normal Unerreichbares. Nordhoff sah sich den Betrieb an, machte Semler zum Generalimporteur für Dänemark, und Seniler brachte Nordhoff mit Harald Möller zusammen, der Generalimporteur für Norwegen wurde. Und mit Antti Vihuri in Finnland...

Zweitbesten Volkswagenkunde ist heute Schweden, da laufen jetzt rund eine halbe Million Volkswagen. Denn bereits vier Wochen nachdem er Generaldirektor geworden war, machte Nordhoff eine Schweden-Reise. Henry Ford II, den er damals noch nicht kannte, lud Nordhoff zu einem Treffen in Stock-

holm ein und schickte ihm seine private DC-3 zum Abholen nach Bückeburg. Aber der britische Flugplatzkommandant ließ Nordhoff nicht auf dieses »militärische Gelände«. Stundenlang mußte unterhandelt, mit Minden und Bad Oeynhausen telephonierte werden. Und dann war der Flughafen Stockholm wegen Nebels geschlossen, ging es zurück nach Frankfurt. Wie alle Deutschen hatte Nordhoff damals keinen Paß und keinerlei Ausweis, den die Military Police gelten ließ. Aber es ging gut. Ging auch in Stockholm ohne Paß und Geld und Visum gut. Nordhoff war der erste Deutsche, der nach dem Krieg dort landete. Bekam 300 Kronen geliehen, war willkommen.

Als Nordhoff wenig später zum zweitenmal nach Schweden reiste, holten ihn die Leute der »Scania-Vabis AB« ab. Nordhoff konnte immer noch keine Verträge schließen, die schlossen nach wie vor die Alliierten. Aber er schrieb auf ein Notizblock-Blatt, daß die Firma die VW-Generalvertretung erhalte. Er konnte vorerst auch nicht liefern. Aber Nordhoff setzte sich auch bei der J EIA durch, und die versprochenen VWs kamen tatsächlich nach Schweden; und daß die größte Lastwagenfirma Skandinaviens ihren Vertrieb übernahm, ließ die Branche aufhören.

Wie dieser aber mußten Dutzende Märkte gewonnen werden, und nur Ben Pon und Axel Semler waren selber nach Wolfsburg gekommen, alle andern Generalimporteure mußten aufgesucht und oft sehr mühsam überzeugt werden. Nordhoff flog nach Südafrika und in die USA, nach Chile und Brasilien, legte innerhalb weniger Wochen 80 000 Kilometer zurück. Er reiste allein, ohne »Expertenstab«. Trug selber seinen Koffer und verrechnete 15 \$ Spesen pro Tag. Nur sehr selten wurde er am Flugplatz abgeholt. Aber bald war er der »Mister Volkswagen«, »das Produkt in Person«, und die Pfade, die er austrat, führten nicht nur das Volkswagenwerk, das heute mehr als sechs Zehntel seiner Gesamtbelegschaft mit Auslandsaufträgen beschäftigt, sondern zahllose Firmen aus Not und Elend. Nordhoff bahnte nicht nur dem Volkswagen-Export, sondern dem deutschen Automobilexport überhaupt den Weg, denn auch im Ausland kauften VW-Fahrer später größere Wagen und, da ihr erster Wagen ein deutscher gewesen war und sie nicht enttäuscht hatte, wiederum deutsche: eineinhalb Millionen deutsche Automobile wurden 1964 ausgeführt, 5 % der Gesamtzeugung gegenüber den 80 000 des Jahres 1938, die damals 22 % der Produktion ausmachten. Drei Zehntel aller deutschen Exporte in die USA bestehen heute aus Automobilen, nur sie halten das Handelsdefizit mit Nordamerika in erträglichen Ausmaßen.

Natürlich brachte Heinrich Nordhoff das nicht alleine zustande.

Mehr noch als bei andern Industrien kommt es bei der Automobilindustrie auf das Zusammenspiel der Kräfte an, und so war es z. B. entscheidend wichtig, daß Hans-Günther *Sohl* den Wiederaufbau der August Thyssen-Hütte durchsetzte und eine Breitbandstraße in Gang brachte, obwohl deren Bau im Oktober 1950 von den Alliierten kategorisch abgelehnt wurde. Millionen Deutsche suchten Auswege, und nur dadurch kam Deutschland wieder hoch. Aber Heinrich Nordhoff war nicht nur einer der ersten, der in Deutschland selber eine Keimzelle des Optimismus schuf, sondern der allererste, der diesen Optimismus auch in alle Welt trug. Und der Erfolg hatte, weil er sich nicht nur als hervorragender Techniker und Organisator, sondern auch als ein geborener Kaufmann erwies: Er besitzt Witterung, Fingerspitzengefühl und Phantasie, wußte instinktiv, was möglich war und was nicht. Er hatte den Mut zum Risiko und ein gesundes Mißtrauen gegen leichtgemachte Erfolge. Und was im Export wie im Werk das Entscheidende war: Er verstand mit Menschen umzugehen. Gewann Freunde, die ihm die Türen zu ihren Freunden öffneten.

Und Nordhoff tat Dinge, die andere für »völlig unmöglich« hielten und so erst gar nicht versuchten. Da hatte er auf dem Genfer Automobil-Salon Mr. *Thomas* kennengelernt, den General Sales Manager der Chrysler-Corporation, die dort ihren »Imperial« und andere Super-Luxuswagen zeigte. Der fand Nordhoff sympathisch und lud ihn ein, ihn in Detroit zu besuchen, falls er gelegentlich nach Amerika komme. Und Nordhoff kam. Schlug Thomas vor, die Chrysler-Händler Volkswagen mitverkaufen zu lassen. Und so unglaublich das scheint, Thomas nahm an. Denn für seine eigenen Kunden kam der VW ja bestenfalls als Dienstbotenwagen in Frage, da war er keine Konkurrenz. Andererseits waren in vielen Ländern und besonders in Europa teure amerikanische Autos vorläufig nur sehr spärlich abzusetzen, da hatten die Chrysler-Agenturen eine Durststrecke zu überwinden. Warum also nicht VWs verkaufen? Sobald die Zeiten wieder besser wurden, konnte man ja den Lückenbüßer aufgeben.

Thomas stellte Nordhoff also eine eingespielte internationale Verkaufsorganisation zur Verfügung, die Wolfsburg so keinen Groschen kostete - und heute ist bei vielen Chrysler-Händlern der Chrysler der »Lückenbüßer« und der VW das Geschäft. Da war es, wie Neider meinten, wie bei der Schlupfwespe gewesen, die in eine große Raupe ein winziges Ei legt. Aber das stellte sich erst sehr viel später heraus, und Nordhoff ließ kein Gras über die Zusage wachsen. Er flog 199 nach nur fünf Tagen in den USA, nach Südamerika weiter. Er ging sofort zur Chrysler-Vertretung,

der »Chilean Autos S. A.« in Santiago de Chile, machte sie zum Generalimporteur für Volkswagen in diesem Land. Nordhoff flog weiter nach Brasilien, ging zu den Chrysler-Leuten, zu »Bras-motor«. Immer neue Importbehinderungen ließen hier das Geschäft nicht richtig in Gang kommen. Aber heute gibt es die »Volkswagen do Brasil«, die selber produziert, 1964 über 66000 VWs absetzte. Deren Fabrik in Sao Bernardo do Campo, 25 km von Sao Paulo, ist heute eine der modernsten Amerikas. Hatte Nordhoff die Chrysler-Organisation zur Verfügung, so in vielen Ländern aber auch die von Cadillac, Jaguar und andern Größten der Großen. Denn die Vertreter dieser Marken waren nicht nur die renommiertesten und potentesten, sondern meist auch die einzigen, die in Frage kamen, denn der VW war ja neu und die Händler von Klein- und Mittelklassewagen längst an Fiat oder Renault oder irgendeine andere Marke gebunden. Die Nobel-Händler dazu zu bewegen, VWs zu verkaufen, war allerdings eine so einmalige Leistung wie später die Eroberung des amerikanischen Marktes. Aber Nordhoff konnte auch Tatsachen für sich sprechen lassen. Als er einem führenden südafrikanischen Händler erklärte, der VW sei auch bei Steppenglut vollgasfest, da erwiderte der, das gebe es einfach nicht. Aber bevor er es recht wußte, war er schon mit Nordhoff in einem VW von Kapstadt nach Johannesburg unterwegs, x 200 Kilometer bei 38 Grad mit Dauervollgas. Und der Südafrikaner verkaufte inzwischen Hunderttausende VWs. Denn Nordhoff packte ihn bei seinem Ehrgeiz, tat das von Finnland bis Australien: Der Enthusiasmus, mit dem die VW-Leute ihr Produkt auf die Menschheit losließen, wirkte ansteckend. Hier sollte etwas getan werden, was außerhalb aller Routine lag. Hier war man an einer Pioniertat beteiligt. Da lockte nicht nur sehr viel Geld, sondern auch der Ruhm, »Unmögliches« vollbracht zu haben. Und so gab der Packard-Vertreter auf Kuba seine Lizenz auf und sattelte von heute auf morgen auf den VW um. Und Packards gibt es nicht mehr. VWs dagegen ... Da bewarb sich ein Mann auf Guam um den Volkswagen-Import, Mr. *Mqylan*. Bekam seinen »Letter of Appointment«, obwohl diese Tropeninsel mitten im Pazifik nur 534 Quadratkilometer umfaßt und nur 60000 Einwohner hat. Aber die kauften über tausend VWs. Und Nordhoff sagt: »Viele Kleine machen ein Großes!« Und so gehen heute Volkswagen in 131 Länder. In Europa interessierten Nordhoff vor allem Schweden und die Schweiz: Als die zwei wohlhabendsten Länder Europas - und als Kraftprobe. Denn die Schweiz stellt ja selber keine Autos her, ist ein absolut freier Markt, auf dem alle Marken gleiche Chancen

haben und um den sich damals 76 Autofirmen bemühten. Wer sich hier durchsetzt, setzt sich überall durch, und Schweizerfranken waren so gut wie Dollars. Aber die Schweizer Chrysler-Vertreter erklärten, hier den VW zu verkaufen, werde sehr schwer sein. Da Mr. Thomas es jedoch angeordnet habe ... Jedenfalls, mehr als 800 Wagen im Jahr seien auf keinen Fall abzusetzen. Heinrich Nordhoff war einverstanden. Denn diese 800 Wagen, sagte er, werden achthundert Propagandisten für uns sein und uns im nächsten Jahr 5000 Käufer bringen. So kam es, und binnen 15 Jahren wurden in der Schweiz 210000 VWs abgesetzt. Und daß Nordhoff hier Erfolg hatte, ließ die Branche genau wie erwartet reagieren: An diesem »Käfer« mußte etwas sein, wenn die Schweiz weit mehr davon kaufte als englische, französische oder italienische Marken, von den Amerikanern nicht zu reden. Schweizer Generalimporteur des Volkswagens wurde Walter *Haefner*, ein Mann mit weltweiten Beziehungen. Der begleitete Nordhoff nach Afrika und Asien und erzählt darüber: »Es war im Jahre 1949 Wir waren zusammen in einem fernen Exportland, und es galt, dort einen VW-Generalvertreter zu suchen. Jawohl, zu suchen, denn damals lockte man mit dem VW noch keinen Hund hinter dem Ofen hervor. Durch besondere Beziehungen fanden wir Eingang beim dortigen führenden Automobil-Importeur und waren eben auf einem Betriebsrundgang durch die großen, modernen Werkstätten. Der Besitzer erklärte uns im Beisein seiner Direktoren Einrichtungen und Organisation. Da mühten sich neben uns zwei Monteure, farbige Eingeborene, einen großen Personewagen zu schieben. Es ging offensichtlich schwer. Herr Nordhoff tritt aus unserem Kreis und legt spontan mit Hand an ... Erstaunte Blicke bei den Betriebsgrößen. Aber wie mir der Inhaber viel später einmal erzählte, war diese Episode mitentscheidend für seinen Entschluß, den VW-Vertrag zu unterzeichnen. . . Ähnlich war es immer wieder: Nordhoffs Kontaktfähigkeit erwies sich als das Entscheidende. Und der spontane Erfolg wurde zum Dauererfolg durch die Qualität des Produkts und schließlich durch den Zauber der großen Zahl: Was ein Dutzend vernünftiger Käufer in 131 Ländern seines guten Geldes für wert erachtet, kann nicht schlecht sein. Und so ließ Nordhoff von Anfang an die Erfolgsberichte für die Werbung auf die denkbar kürzeste Formel bringen. Zum Beispiel: »z 594 920 Volkswagen seit 1945 - man bleibt ihm treu, weil er sich selber treu bleibt« oder »Das Urteil der Käufer: Fünf Millionen Volkswagen« und »Ober sieben Millionen Volkswagen: Der Welterfolg«. Natürlich wurden alle Mittel eingesetzt, um den Volkswagen-Export zu steigern, gab es

neben den persönlichen Kontakten eine genial konzipierte Public-Relations-Arbeit und eine hervorragende Werbung in Zeitungen und Zeitschriften, spielten auch Ausstellungen und Autorennen eine Rolle. Da nahmen VWs z. B. an den berühmten Ostafrika-Rallyes teil – und siegten. Machten schließlich das mörderische Zwölftausend-Kilometer-Rennen »Rund um Australien« mit, und auch hier belegten die acht VWs, die teilnahmen, 1958 die ersten acht Plätze, obwohl es 67 Starter gab. Aber 31 von denen waren unterwegs liegengeblieben.

Und so betrug 1955 der Exportanteil an der Volkswagenproduktion bereits 55%. Da wurden Volkswagen – statt wie 1949 erst in sieben Länder – schließlich in 106 verkauft. Und als am 5. August 1955 der millionste Volkswagen vom Band lief – eine in der europäischen Automobilindustrie noch nicht dagewesene Zahl – da feierte nicht nur die gesamte Werksbelegschaft mit ihren Familien dieses Ereignis, kamen nicht nur mehr als tausend Journalisten nach Wolfsburg, sondern traten vor 140000 Zuschauern auch schottische Dudelsack-Bläser und Tänzerinnen aus Paris auf, spielten die Musikkorps der Leibgarde der Königin von England wie des Königs von Schweden, da gab es Neger-Chöre und Schweizer Fahنشwinger und Nationaltrachten-Gruppen aus fünf Dutzend Nationen.

1938, bei der Grundsteinlegung des Volkswagenwerkes, hatte es nur deutsche Flaggen gegeben. Jetzt wehten über Wolfsburg die Flaggen der ganzen Welt. Mit »von der Maas bis an die Memel, von der Etsch bis an den Belt« schien es vorbei. Aber aus Wolfsburg drang ein Lied der Arbeit über *alle* Grenzen. Da war aus einem kargen Stück Heideboden ein Kraftzentrum geworden, das überallhin seine Energien ausstrahlte, vom Eismeer bis Zentralafrika den Menschen half, leichter und besser zu leben.

War der Exporterfolg des Volkswagenwerkes schon 1955 einmalig, so war das aber alles nur Training für den Weltmeisterschaftskampf gewesen, stand Nordhoffs kühnste Tat, der Amerika-Export, noch aus. Nun aber wagte er sich in die Höhle des Löwen, begann der Export in das Land, in dem damals bereits 45 Millionen Autos liefen, jeder dritte bereits ein Auto besaß – und das heute dennoch der beste aller Volkswagenkunden ist,

Daß auch für ihn der amerikanische Markt der wichtigste war, wußte Heinrich Nordhoff von Anfang an. Dieser Markt mußte ihm die Mittel zur Verwirklichung seines Traumes liefern und Deutschland und Europa motorisieren helfen. Denn der amerikanische ist der weitaus größte Automarkt der Erde, und in den Vereinigten Staaten gibt es mehr Autostraßen als irgendwo sonst,

brauchen sie nicht erst – wie in den Neuländern – gebaut zu werden. Dort leben heute fast 200 Millionen Menschen gegenüber den 20 Millionen Skandinaviens, belief sich das Pro-Kopf-Einkommen 1948 bereits auf 6400 DM gegenüber den damals knapp 1500 in Westdeutschland. Und da betrug der Zoll auf Autoimporte 8%, als er in Frankreich noch 35 und in Italien 45% betrug.

Vor allem aber: Die Vereinigten Staaten sind das »autobewußteste« aller Länder. Hier gibt es ein seit Generationen intensiv bearbeitetes Feld, hier partizipierte Nordhoff am Milliarden-Reklameaufwand anderer, die nicht nur ihre eigenen Autos herausstrichen, sondern die Vorteile der Motorisierung überhaupt.

Nun werden zwar in den Vereinigten Staaten auch mehr Autos erzeugt als in irgendeinem anderen Land, und zu den Dogmen der Branche gehörte: »In Amerika fährt man amerikanische Wagen.« Sechszwanzig europäische Auto-Marken hatten sich bereits im Amerikageschäft versucht, ganze 14 waren übriggeblieben. Aber obwohl sie davon überzeugt sind, daß ihr Cadillac das beste Auto der Welt ist, kaufen die Amerikaner doch Rolls Royces, weil die »etwas Besonderes« sind, und Nordhoff besaß ja ebenfalls ein Auto besonderer Art. Wußte auch, wie er es anbieten wollte, begann seine Werbung mit »VW – Ihr zweiter Wagen«. Sehr bald konnte er hinzufügen »Auch wenn Sie keinen ersten haben!« Denn binnen 5 Jahren eroberte er einen Marktanteil, den kein Mensch für möglich gehalten hatte, und heute laufen über zwei Millionen Volkswagen in den USA, stammt jeder zweite hier registrierte ausländische Wagen aus Wolfsburg. Nordhoff drückte es so aus: »Der Volkswagen kommt drüben einem Bedarf entgegen, den die amerikanische Produktion nicht befriedigt.« Nordhoff hatte auch hier auf die Gewinnchancen geachtet, ehe er seinen Einsatz wagte, hatte schon im November 1948 geschrieben: »Der amerikanische Automobilbau ist uns immer ferner und fremder geworden ... Wenn man 100 PS zur Beförderung von durchschnittlich zwei Personen aufwenden kann und 2000 Kilo, dann kann man manches machen, was uns immer verschlossen bleiben wird. Aber die Hybris dieser Entwicklung wird immer deutlicher: Man kann die Wagen nicht jedes Jahr um 10 cm breiter und 25 cm länger machen, das findet eines Tages sein natürliches Ende... Ganz zu schweigen vom Benzinverbrauch. . . , der entscheidend vom Gewicht beeinflußt wird. Wagengewicht in Kilogramm dividiert durch 100 gibt den Verbrauch in Litern pro 100 km mit einer Genauigkeit an, die für jeden Liebhaber langer mathematischer Formeln enttäuschend sein muß . . .«

»In der ganzen Welt steigen die Regierungsausgaben... Überall

scheut man die Unpopularität der direkten Steuererhöhungen und sieht den Ausweg in den indirekten Steuern. Dafür beliebteste Objekte sind Alkohol, Tabak, Benzin. . . Und so wird der Brennstoffverbrauch in immer steigendem Maße entscheidend dafür sein, ob ein Automobil betrieben werden kann oder nicht. In dieses Rennen - das allein interessante und entscheidende Automobilrennen - geht der Volkswagen . . . mit den bei weitem besten Aussichten . . .

Was Nordhoff da voraussagte, ließ aber auch führende amerikanische Motor-Journalisten wie Eric **Larrabee** schreiben: »Einst wurde Detroit durch den billigen, kompakten, simplen, unverwüstlichen Familienwagen groß und reich... Aber das genügte dem Publikum und erst recht den Detroitern nicht. In dem zunächst berechtigten Glauben, daß der Amerikaner etwas >immer Besseres< - sprich: Größeres und Protzigeres - kaufen wolle, machte die Industrie auch die einstmals billigen, wendigen Massenvagen zu Dinosauriern der Landstraße. In der Jagd nach dem letzten Schrei äußerer Linienführung . . . und idiotischer PS-Zahlen hat Detroit den eigentlichen Sinn eines Autos vergessen, nämlich den eines vernünftigen, den Verkehrsverhältnissen angepaßten, wirtschaftlichen Fortbewegungsmittels . . . Diese Entwicklung muß sich eines Tages selbst ad absurdum führen. .

Sie tat es. Ließ, als der ehemals kleinste Typ, der Chevrolet, bis auf eine Handbreit die Länge des größten, des Cadillac, erreicht hatte und nun ebenfalls einen 250-PS-Achtzylinder unter der Haube hatte, eine Hausfrau in Seattle auf eine »Time«-Rundfrage antworten: »Während die Parkplätze immer rarer werden, werden die Detroit Autos immer länger und breiter. Während die Preise für Benzin und Öl in die Höhe schießen, werden wir aufgefordert, 300pferdige Sprintsäufer zu kaufen. Man propagiert den zweiten Wagen für jede Familie und erhöht seit 12 Jahren Jahr um Jahr die Preise. Nun, wir werden der Aufforderung nachkommen und einen zweiten Wagen kaufen. Aber das wird ein Volkswagen sein!«

Dennoch hatte es Nordhoff natürlich in Amerika nicht leicht. Sechs Jahre kämpfte er zäh um diesen Markt. Schon zu Ostern 1949 flog er zum erstenmal nach dem Krieg wieder in die Staaten, und nur weil er Werkzeugmaschinen und Pressen kaufen wollte, bekam er ein Visum. Nordhoff flog von Frankfurt über Zürich nach New York und erinnert sich:

»So sehr rosig sah es damals in Deutschland nicht aus - die DM notierte in Zürich 2 gegen heute 100. Der Frankfurter Flugplatz, auf dem wir Deutschen noch nicht zu den von fremden Soldaten

bevölkerten Aufenthaltsräumen zugelassen waren, stimmte nicht zuversichtlicher, und ich war voll niederdrückender Sorgen, was wohl drüben zu erreichen wäre und welche Aufnahme man wohl fände. Wir waren auch hier im Werk erst ganz am Anfang und noch sehr weit vom Ziel. Da fiel mein Blick auf eine Säule, die dort recht einsam und beziehungslos zwischen den Trümmern stand, eine schlanke Säule, gekrönt von einer Weltkugel, um die goldene Flugzeuge kreisten, und oben darauf eine beinahe zärtliche Friedenstaube mit dem Ölweig im Schnabel, ganz heil und von Krieg und Nachkrieg ganz unberührt. Nur mit Mühe konnte ich den Spruch lesen, der auf der von Splittern zerfetzten Säule eingemeißelt ist; aber er gab mir damals neuen Mut, und ich habe ihn seitdem wie einen Wahlspruch gehalten: >Über Erz und Gestein / über Tod und Gebein / ewig dauert die Tat.«

Und Mut und Zukunftsglauben hatte Nordhoff auch dringend nötig, als er in New York ankam. Die Schwierigkeiten begannen schon beim Zoll. Er berichtet weiter: ». . . Der Inhalt meines Koffers bestand zum Großteil aus Katalogen und Fotografien des Volkswagens . . . , und ich wurde gefragt, was das denn sein solle. Ich erklärte, daß es Bilder eines Autos seien, das ich in den Vereinigten Staaten zu verkaufen hoffe. Man sah mich ungläubig an und sagte, daß bestimmt nirgendwo auf der Welt ein solches Auto hergestellt würde und daß, selbst wenn das der Fall wäre, es niemand kaufen würde. Darum sei das auch kein Werbematerial, sondern Kunstgegenstände, die ich nur unter diesem Vorwand ins Land zu schmuggeln trachte. . . Ich konnte den Zollbeamten nicht überzeugen . . . , und er nahm mir 30 Dollar ab. Da ich damals mit Spesen von 1 \$ pro Tag reiste und nur ein paar Tage hierbleiben konnte, bedeutete dies, daß ich die Reisespesen für zwei Tage hergeben mußte, um durch den Zoll zu kommen. .

»Bei jener ersten Reise meinte der einzige, der überhaupt an der ganzen Angelegenheit interessiert war, er könne im Jahr allerhöchstens 100 Fahrzeuge absetzen. Das war natürlich keine große Unterstützung bei meinem Vorhaben, Pressen zu kaufen, von denen jede etwa 200 000 \$ kosten sollte, und ich fuhr deshalb nach 1 Deutschland zurück. . . Jedoch war ich ganz fest entschlossen, es noch einmal zu versuchen . . .

Noch im gleichen Jahr gelang es Nordhoff auch, einen neuen Interessenten zu finden, und als erste kamen 1949 zwei Volkswagen in die USA. Aber als sie Automobilhändlern vorgeführt wurden, sagten die: »Wir Amerikaner sind langbeinig. Sollen wir uns mit einem Schuhlöffel in diese Sardinenbüchse zwängen?« Und so unterschrieb auch der zweite Partner den Vertrag nicht,

durch den er den Verkauf von tausend Volkswagen jährlich garantieren sollte. Nordhoff gab nicht auf. 1950 wurden 330 Volkswagen in den USA verzoollt. Meist Wagen, die heimkehrende amerikanische Soldaten mitbrachten. Aber sie weckten Interesse, und so entschloß sich Nordhoff zum großen Coup, gründete er 1955 - da er einen potenten Generalimporteur hier nicht fand - eine eigene Vertriebsfirma, die »Volkswagen of America, Inc.« in Englewood in New Jersey, und legte darin binnen fünf Jahren 116 Millionen Dollar an. Sie richtete »VW-Trainingszentren« ein, bildete Monteure und Werbefahrer aus. Die begannen nicht im Osten, sondern von Kalifornien und Texas aus, wo Hitzefestigkeit eine Rolle spielt, die »Dörfer« abzugrasen und führten den VW bevorzugt jungen Händlern und Werkstätten vor, die »etwas werden« wollten. Nirgends war davon die Rede, amerikanische Wagen zu ersetzen, sondern der VW wurde als Ergänzung angeboten. »VW - der ideale Zweitwagen für den Stadtverkehr. Was der Hubschrauber unter den Flugzeugen, ist der VW unter den Autos.« Wie auf dem flachen Land, wurde in den Universitäten und Colleges geworben, auch hier die Jugend Amerikas mobilisiert. Und hier nicht mit »klein und anspruchslos« operiert, denn längst gab es in den USA Porsche-Händler, und »ein Porsche« war auch der Wunschtraum amerikanischer junger Leute, besonders seit das Film-Idol James Dean einen fuhr. Porsche-Händler wurden für den VW interessiert, und deren Kunden sagten es nach einem Blick unter die Haube weiter: Der VW, das ist »ein Porsche für den Alltag«. Und immer neue Tests bestätigten das, und immer zahlreichere Artikel in technischen Zeitschriften unterstrichen es: Wer Freude am Fahren hatte, der war mit dem VW gut bedient, der brauchte keinen teuren »handgemachten« europäischen Sportwagen mehr. Und so startete der VW in den USA bei den »high-brows«, den Söhnen von reichen Leuten, die etwas Besonderes wollten, bei Ingenieuren, Wissenschaftlern, Bräuten aufstrebender Manager. »Time« stellte fest: »Durch einen auf den Kopf gestellten Snobismus ist der Volkswagen zum Abzeichen der Aristokratie geworden.« Und so wurden 1955 in den USA bereits 35 851 Volkswagen verkauft. Detroit sah darin einen »Novitäts- und Kuriositäts-Erfolg«: Der Volkswagen war eine Art Scherzartikel. Man kaufte ihn, um Freunde unter der Vorderhaube nach dem Motor suchen zu lassen. Aber davon bekommt man rasch genug. Inzwischen jedoch waren die Händler hellhörig geworden. Volkswagen of America konnte Dutzende und bald Hunderte Verträge schließen, und hier wie überall mußte sich jeder Händler zum

Halten eines genau vorgeschriebenen Ersatzteillagers verpflichten, da wurde auch in Amerika kein VW verkauft, für den es nicht einen erstklassigen Service gab, trugen bald überall in dem riesigen Land Werkstätten das VW-Zeichen. Und 1957 gab es amerikanische Schmugglerbanden, die gebrauchte Volkswagen in Europa aufkauften und in den USA »schwarz« um ein Drittel teurer als die neuen verkauften. Denn auf die mußte ein Jahr gewartet werden. Und da warteten Leute, die sich jedes Auto leisten und aus dem Schaufenster heraus jeden anderen Wagen bekommen konnten. Eine Lawine war ins Rollen gekommen. Bereits 1958 kamen allwöchentlich fünf Spezial-Transportschiffe mit je 350 bis 1000 Volkswagen an Bord nach Amerika. 1959 war der Volkswagen der beste Dollar-Verdiener der Bundesrepublik. Und heute sind ständig sechzig VW-Transportschiffe nach sechzehn Häfen der Vereinigten Staaten unterwegs, die durch Hängedecks bis zu 1750 Fahrzeuge pro Reise fassen und mit Hilfe von Spezial-Ladegeschirren binnen 10 bis 12 Stunden be- und entladen werden. Da wurden 1964 statt der zwei des Jahres 1949 mehr als 325 000 Volkswagen in den USA verkauft, um 170% mehr als im Vorjahr und weitaus mehr, als 1938 überhaupt Kraftfahrzeuge in Deutschland erzeugt wurden. Da ging nun fast ein Viertel der Gesamtproduktion des Volkswagenwerkes in die Vereinigten Staaten, und die 800 Großhändler und Händler, die nun den Stamm der Volkswagen of America-Kunden bilden, schreien ungeduldig nach mehr. Und so entstand, auf 20000 Betonpfähle gegründet, 1964 in Rekordzeit das VW-Montagewerk Emden. Im März begonnen, konnten bereits im November die ersten izooer vom Band laufen, und im Dezember standen bereits 50 Wagen täglich für den Export zur Verfügung, ging das erste Charterschiff ab. Im April 1965 waren es dann 350 Fahrzeuge täglich, wenig später 500, für die Non-Stop-Sonderzüge in 12 Stunden Fahrt von Wolfsburg die Karosserien, aus Hannover die Motoren, aus Braunschweig die Vorderachsen und aus Kassel die Rahmen und Getriebe heranschaffen.

Um die 150 000 Quadratmeter Arbeitsfläche der vier Emdener Hallen zu schaffen, mußten 750000 Kubikmeter Boden bewegt werden. Da waren Tag und Nacht zoo Schwerlastwagen im Einsatz, trieben 27 Dampftrassen pausenlos Pfähle in den Marschboden. Fünfzig deutsche und ausländische Baufirmen waren beteiligt. Und das Werk Emden ist wie ein Symbol: Es liegt auf dem Larretta-Polder. Auf einem dem Meer abgerungenen Boden. Es nahm hier niemandem Platz weg, sondern schuf sich selbst seinen Raum. Und alle Volkswagenenerfolge entsprangen ebenfalls

Neulandgewinnungen, nirgends konnte auf von früheren Generationen Erarbeitetem weitergebaut werden. Am wenigsten auf den Weltmärkten und schon gar nicht in Amerika, aber auch hier ist symptomatisch, was geschah: Heute hängen in Deutschland vom Amerikalexport unmittelbar etwa 15 000 VW-Leute ab. In den USA ebenso viele, die mit dem Verkauf und der Wartung beschäftigt sind: Auf jede amerikanische Familie, die in den USA selbst für die VW-Organisation arbeitet, kommt eine Familie der VW-Organisation in Deutschland, die für Amerika arbeitet. Und nur diese Gemeinschaftsleistung gibt beiden Brot.

Im Jahre 1958 hatte Amerikas führende Wirtschaftszeitschrift, »Fortune«, ihre Leser gefragt: »Als Sie zum erstenmal beim Anblick eines dieser Volkswagen-Zwerge auf amerikanischem Boden lächelten, hätten Sie da geglaubt, daß dieses stupsnasige Kuriosum zum sensationellsten Verkaufserfolg werden würde, den je ein ausländisches Industrieprodukt in den Vereinigten Staaten erzielt hat?« Wer es geglaubt hätte, wäre als nicht zurechnungsfähig betrachtet worden. Aber es geschah, und »Business Week« stellte fest: »Zum ersten Mal in ihrer Geschichte importierten die USA mehr Kraftfahrzeuge, als sie exportierten. Und was mehr ist: eine einzige Marke, Deutschlands Volkswagen, führt mehr Wagen in die USA ein als sämtliche US-Firmen in der gesamten außer-amerikanischen Welt absetzen. Der fabulöse Volkswagen ist heute das meist-exportierte Auto der Welt.«

Aber nicht nur wirtschaftlich war Nordhoffs kühnste Tat ein einmaliger Erfolg. Es war auch ein technischer und ein moralischer Triumph, und die amerikanische Automobilindustrie wie die drei bedeutendsten amerikanischen Ingenieurs-Vereinigungen erkannten das an: die American Society of Mechanical Engineers, das American Institute of Electrical Engineers und die Society of Naval Architects and Marine Engineers verliehen Professor Nordhoff, dem Volkswagenwerk und Professor Porsche am 13. November 1958 den »Elmer A. Sperry-Preis«. Der ehrt hervorragende Ingenieur-Leistungen auf dem Gebiet des Transport- und Verkehrswesens, ist nach dem Erfinder und Industriellen Elmer Ambrose Sperry benannt, der unter anderem durch seinen Kreiselkompaß berühmt wurde. Dieser Preis war bisher weder einem Techniker der Automobilindustrie noch je einem Ausländer zugesprochen worden. 1958 aber sagte der Vorsitzende des Sperry-Preis-Komitees im berühmten New Yorker »Brass Rail Restaurant«: »Diese Anerkennung gilt der Entwicklung des Volkswagens, der nach Anlage, technischer Konstruktion und Herstellung der Welt einen Kleinwagen bietet, der eine einzigartige

Verwendbarkeit, geringe Anfangs- und Betriebskosten, Einfachheit des Baus mit müheloser Wartung sowie Komfort und ausreichende Fahrleistung besitzt und der für jeden Gebrauch in Stadt und Land geeignet ist ... Diese Auszeichnung wird verliehen an Professor Ferdinand Porsche für die Konstruktion des Volkswagens, an Professor Heinz Nordhoff für die leistungsstarke Produktion und die weltweite Verbreitung der Volkswagen-automobile; die Männer und Frauen der Volkswagenwerke GmbH für ihren wesentlichen Beitrag zur Entwicklung, zur Herstellung und zur weltweiten Nutzung des Volkswagens ...

Heinrich Nordhoff und Ferry Porsche nahmen die Goldmedaillen und die Urkunden in Empfang. Sie wurden gefeiert, wie selten Techniker gefeiert werden, denn das größte Industrie- und Auto-land der Welt erkannte die weltweite Leistung des kleineren und gerade erst wieder seinen eigenen Ruin überwindenden Landes an. Und wie die Ingenieure erkannten Nordhoffs amerikanische Konkurrenten offen seinen Erfolg an: Als 1962 nach der großen Auto-Show in Detroit das übliche Bankett des Verbandes amerikanischer Automobilfabrikanten stattfand, stand Henry Ford II auf, klopfte an sein Glas und sagte: »Gentlemen, hier sind fast nur Leute versammelt, die sich schon lange kennen. Aber da ist ein Mann unter uns, der Ihnen vielleicht noch nicht persönlich bekannt ist. Es ist ein großer Konkurrent von mir - und ein guter Freund. Ich bitte Herrn Nordhoff, eben einmal aufzustehen, damit ihn meine Kollegen sehen können.« Nordhoff wurde mit donnerndem Applaus bedacht. Es war eine Ovation, die Anerkennung einer unternehmerischen Leistung, die nicht ihresgleichen hatte. Und daß Henry Ford II sie veranlaßte, ist besonders bemerkenswert, denn ihn gerade interessierte eine Zeitlang die Übernahme des Volkswagenwerkes, und Nordhoff hätte sein Angestellter werden können.

Ford hörte Anfang 1948 von Nordhoff, wollte ihn kennenlernen und lud ihn, wie gesagt, nach Stockholm ein. Ford unterhandelte mit den Engländern, und im März 1948 kam es in Köln zu einer Zusammenkunft zwischen Oberst Radclyffe, Nordhoff, Ford und dessen wichtigsten Mitarbeitern. Damals waren die Alliierten dabei, das Besatzungsregime zu ändern. Die Engländer wußten, daß die Wolfsburger Autofabrikation, die als »Reparationsleistung« verbucht wurde, so nicht mehr lange fortgeführt werden konnte. Radclyffe wollte das Werk erhalten und meinte, die Übertragung an eine Weltfirma wie Ford sei der beste Weg dazu.

Der Enkel des Gründers der Fordwerke hatte seinen Stellvertreter Ernest Breech mit nach Köln gebracht, und da waren auch die

Chefs von Ford-Köln und der englischen Ford-Firma in Dagenham, Sir Patrick *J-Iennesseji*. Der war ganz offen gegen den Übernahmeplan, denn wenn Ford-Köln auch noch Wolfsburg hinzubekam, war Deutschland und nicht länger England die europäische Ford-Basis. Es wurde lange diskutiert, und schließlich fragte Oberst Radclyffe rundheraus: »Mr. Ford, wollen Sie das Volkswagenwerk oder wollen Sie es nicht?« Henry Ford II gab eine Weile keine Antwort und wandte sich dann an Breech: »Ernie, was glaubst du, sollen wir es nehmen?« und Mr. Breech sagte: »Wenn ich offen sein soll: Was uns da angeboten wird, ist einen Dreck wert - what we are offered here is worth a damn 1« Radclyffe und Nordhoff sahen sich an. Die Besprechung war zu Ende, der letzte Versuch der Engländer, das Volkswagenwerk loszuwerden, gescheitert. Und wie für Opel war Heinrich Nordhoff nun für Ford verloren.

Aber Henry Ford trug ihm das nicht nach, stimmte vielmehr Charles N. *Barnard zu*, der Nordhoff im Mai 1962 in dem amerikanischen Magazin »True« den Mann nannte, »der in den 14 Jahren seit dem Zusammenbruch des Dritten Reiches zum Symbol des Wirtschaftswunders ... wurde. . . und der heute als Automobilbauer neben Henry Ford steht . . . , Nummer eins unter den Industriellen des freien Europas ist ...

Henry Ford II organisierte einen Vortrag Nordhoffs im *Detroit* »Economic Club«. Und da waren die Präsidenten und Vizepräsidenten Dutzender weltberühmter Konzerne anwesend, beglückwünschten ihn *Frederic G. Donner*, damals Chef von General Motors, wie *Lynn Townsend*, der Generaldirektor der Chrysler Corporation, oder *Roy Abernethji*, der Leiter von American Motors.

Und das war ungleich mehr als ein persönlicher Erfolg. Denn indem er die Alleinherrschaft der »Prestige-Autos« brach, leistete Heinrich Nordhoff der ganzen Welt und auch Amerika selber einen gewaltigen Dienst: Er veranlaßte die amerikanischen Fabriken zum Bau ihrer »Compacts« und brachte überall eine Rückbesinnung auf den Zweck des Autos zuwege, verschaffte so Millionen und aber Millionen Menschen die Möglichkeit, statt lackierten Blechs echte Helfer zu erwerben.

Natürlich wurde die Volkswagen-Produktion nicht vervielfacht, um der »Menschheit« zu dienen. In Wolfsburg wurde gearbeitet, weil hier alle wieder hochkommen wollten, Nordhoff selber nicht ausgenommen. Der Volkswagen wurde exportiert, weil Deutschland anders verhungert wäre, weil es Kautschuk und Mineralöl und Metalle haben mußte. Aber der Volkswagen wurde nichts-

destoweniger nicht nur der Helfer *eines* Landes, sondern von 131 Ländern. Nicht nur unmittelbar, sondern auch durch den Zwang, den er auf die Konkurrenz ausübte, ähnliche Typen zu entwickeln. Und das wiederum bedeutete weltweite Transport- und Verkehrsrationalisierung und das Aufhören oder zumindest eine fühlbare Einschränkung sinnloser Verschwendung besonders in den Vereinigten Staaten.

Henry Ford war groß geworden, weil er wußte: »Die Armut entspringt zum großen Teil dem Herumschleppen toter Gewichte. Die ganze Landarbeit ist nur dadurch so schwer.« Ford setzte, wie gesagt, den Leichtbau durch. Aber bald wurden die Autos immer schwerer und teurer - und vor allem immer rascher Schrott: Kann ein Auto mindestens zehn Jahre lang seinen Dienst tun, so konnte »man« sich bald in einem Modell, das zwei oder drei Jahre alt war, nicht mehr sehen lassen. Der Ford T wurde 19 Jahre lang erzeugt. Nun aber mußte die Automobilindustrie jedes Jahr mit einem »neuen« Wagen herauskommen, wenn da meist auch nur das Blech anders verformt wurde. Chrysler z. B. gab im Durchschnitt der Jahre 1952-62 für die Entwicklung neuer Modelle nicht weniger als 876 Millionen DM jährlich aus, und eine neutrale Expertengruppe stellte fest, daß die unnötigen Mehrkosten bei der Herstellung eines amerikanischen Personenwagens 1962 gegenüber 1949 je Wagen betrugen: durch zu große PS-Zahl und Länge 44 \$; durch zwecklose Zusatzgeräte i 1 \$; durch Werbung für Unnützes 14 \$. Zusammen pro Auto 2336 DM. Insgesamt machte das in den USA Mehraufwendungen von jährlich 3,3 Milliarden \$ notwendig. Die neuen Modelle verbrauchten dazu pro 10000 Meilen um 40 \$ mehr Benzin als die von 1949. Die zwischen 1950 und 1961 in den Vereinigten Staaten gebauten Autos erforderten also für 7,1 Milliarden \$ oder 28,4 Milliarden DM *mehr* Treibstoff, als gleich viele Wagen des Modells 1949 es getan hätten. Alles in allem wurden für »Prestige-Dimensionen« in den USA jährlich fünf Milliarden Dollar vergeudet, mehr, als x 00 Millionen »Unterentwickelte« jährlich zu verzehren haben. Auch in Amerika aber kann das gleiche Geld nicht zweimal ausgegeben werden.

Keine Kleinigkeit also, was der »Volkswagen-Geist« zustande brachte. Und was natürlich auf ganz Deutschland zurückstrahlte. Nordhoff wollte Volkswagen verkaufen. Aber da berichtet z. B. der dänische Automobilhändler Axel Semler: »Professor Nordhoff kam erstmalig im Frühsommer 1948 nach Dänemark—zu einem Zeitpunkt, da Deutsche nicht besonders willkommen in unserem Lande waren. Aber er besiegte alle. . . durch seine Persönlichkeit, seinen Ernst und sein ehrliches Wollen. . .« Da schrieb im Januar

1964 Ben Pon aus Holland: »... Ohne diesen Mann wäre nicht nur die deutsche Automobilindustrie, sondern auch der Ruf des neuen demokratischen Deutschland nie so schnell zur Geltung gekommen. . . Er war der erste und größte Botschafter Deutschlands und hat es als Deutscher verstanden, den Ruf und die guten Eigenschaften seines Volkes wieder in der ganzen Welt hochzubringen . .

Und so war es in Dutzenden Ländern: Nordhoff, der Volkswagen und die deutsche Tüchtigkeit verschmolzen zu einem einzigen Begriff. Nordhoff schuf ein neues Symbol deutscher Weltgeltung, brachte das VW-Zeichen in Ländern zu Ansehen, in denen das Hakenkreuz als identisch mit Deutschland angesehen wurde, löschte den Swastika-Eindruck aus und ersetzte dieses fremde Kultzeichen durch ein Zeichen der eigenen Leistung.

Und das war eine der Hauptvoraussetzungen des deutschen Wiederaufstiegs, denn systematisch waren Deutschland und die Deutscheja durch eine jahrelange, raffinierte Propaganda so schlecht gemacht worden, daß kein Hund mehr ein Stuck Brot von ihnen nehmen wollte. Besonders die deutsche Industrie wurde verfemt, mußte, wie Richter Robert H. *Jackson* es in Nürnberg sagte, »wegen ihrer Mitwirkung an der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft bloßgestellt und zur Verantwortung gezogen werden«. Jeder einzelne Volkswagen aber durchkreuzte diese Absicht, eine Kollektivschuld der deutschen Wirtschaft zu konstruieren. Und half so auch entscheidend mit, der Gleichsetzung von »Krupp« und »deutschem Militarismus« entgegenzutreten, einen Mythos zu überwinden, der generationenlang Deutschlands Beziehungen zu den andern Völkern belastet und das ganze Deutschlandbild verfälscht hatte.

30 Ein Mythos wird überwunden

DIE WANDLUNG DES KRUPP-BILDES - UND DAMIT DES DEUTSCHLAND-BILDES

Nicht weit von den Hochhaustürmen Sao Paulos, das 1920 eine halbe Million Einwohner hatte und demnächst fünf Millionen zählen wird, dehnen sich riesige, verwahrloste Kaffeeplantagen: Zu viele Kaffeebäume wurden hier gepflanzt, und zu viele Länder wollten wie Brasilien durch ihren Kaffee reich werden, und so schien auch die Eisenbahn, die dieses Gebiet erschloß, keinen Sinn mehr zu haben.

Heute aber ist sie unentbehrlicher denn je, denn 1961 entstand bei Campo Limpo auf einer aufgegebenen Kaffee-Hazienda und am Rand großer Eukalyptus-Wälder einer der modernsten Industriebetriebe der Welt: Pressen, Schmiedemaschinen, Gegenschlaghämmer und alle Arten von Werkzeugmaschinen kamen aus Deutschland. Eine große Gesenkmacherei wurde eingerichtet und Öfen gebaut und alles, was sonst nötig ist, um jährlich 20000 Tonnen Kurbelwellen und Zahnräder herzustellen, Zapfenkreuze, Hinterachswellen und Achsschenkel. Und nur dank dieser Groß-Gesenkschmiede konnten in Brasilien, das 1950 noch keinen Auspufftopf produzierte, fünfzehn Jahre später eine Viertelmillion Kraftfahrzeuge erzeugt werden. Denn diese Schmiede liefert essentielle Bestandteile, die in jeder Autofabrik selber herzustellen sich nicht lohnt - und die sonst niemand hier erzeugt. Campo Limpo beliefert nun z. B. die »Volkswagen do Brasil«, in deren Werk in Sao Bernardo Erweiterungsarbeiten im Gange sind, die die Tagesproduktion von 300 auf 600 Autos bringen und in das die Volkswagen AG insgesamt 700 Millionen Mark investiert. Campo Limpo arbeitet auch für vier andere große Werke, und bereits 1964 wurde in Brasilien das millionste Kraftfahrzeug fertig. Binnen acht Jahren wurde mehr erzeugt, als in den vorangegangenen vier Jahrzehnten importiert worden war. Und so von der brasilianischen Automobilindustrie ein Umsatz erzielt, der halb so groß ist wie die Staatseinnahmen und alle öffentlichen Einnahmen des Landes zusammen.

Und das ist entscheidend wichtig für dieses »Land der Zukunft«, denn kaum anderswo erweist sich so sehr wie hier die Richtigkeit des Ausspruches Leopolds II. von Belgien: »Kolonisieren heißt transportieren!« Wenn das Wort »kolonisieren« auch inzwischen

tabu wurde, kein Land konnte und kann ohne entsprechende Transportmittel entwickelt werden, und bis in die jüngste Vergangenheit fehlten diese Brasilien noch mehr als den afrikanischen Staaten. Und damit uns allen, denn Brasilien ist das holz- und eisenreichste Land der Erde. Es besitzt praktisch alle Mineralien, die industriell verwertet werden, kann mehr Fett- und Faserstoffe liefern als irgendein anderes Gebiet. Es besitzt ungeheure Wasserkräfte und riesige, fruchtbare Ländereien, die noch nie ein Pflug schürfte und die hoch genug liegen, um auch klimatisch für weiße Massensiedlungen in Frage zu kommen. Brasilien bietet Lebensmöglichkeiten für mindestens 500 Millionen Menschen, und wenn es 1830 erst 5 Millionen besaß, so waren es 1950 bereits 50, sind es heute etwa 80 und damit mehr, als in den neun anderen südamerikanischen Staaten zusammen leben. Aber drei Viertel dieser 80 Millionen sind nicht weiter als 150 Kilometer von Brasiliens über 8000 Kilometer langer Küste entfernt ansässig. Das Innere des Landes, das größer als Australien ist, um die Fläche des Staates Texas größer als die USA und fünfzehnmal größer als Frankreich, bleibt weitgehend leer.

Brasilien eilt trotz Politiker-Gezänk und Militär-Revolten, trotz Inflation und Korruption in erstaunlich raschem Tempo seiner Zukunft entgegen. Es brachte seine Stahlerzeugung, die 1930 annähernd 100 000 Tonnen betrug, auf knapp drei Millionen im Jahre 1963, verdoppelte 1954-64 seine Industrieproduktion. Aber sein Eisenbahnnetz ist mit 38000 Kilometern nicht wesentlich länger als das der Bundesrepublik, obwohl Brasilien zwanzigmal größer als Vorkriegsdeutschland ist. Es besitzt nur die Hälfte von Westdeutschlands Lokomotiven, und die Gütertransporte der brasilianischen Eisenbahnen erreichen mit etwa 42 Millionen Tonnen im Jahr nicht viel mehr als ein Zehntel dessen, was die täglich 14000 von der Bundesbahn eingesetzten Güterzüge bewältigen. In den letzten zwei Jahrzehnten entstanden zwar über 200 neue Zivil-Flugplätze in Brasilien, aber nur knapp 5000 Kilometer neue Eisenbahnen, denn das Land ist ja auch das größte Tropengebiet der Erde; Bahnbauten sind hier ungleich schwieriger als anderswo. Zwar gibt es den über 5000 Kilometer langen Amazonas, der mehr als 100 schiffbare Nebenflüsse hat, verfügt Brasilien über insgesamt 35 000 Kilometer Wasserstraßen. Aber die sind nicht mit den ausgebauten Europas oder Nordamerikas zu vergleichen, sind durch Niedrig- oder Hochwasser oft monatelang unbenutzbar. Und ähnlich ist es bei den rund 500000 Kilometer brasilianischer »Straßen«: Nur etwa 40000 Kilometer sind ganzjährig von Autos befahrbar.

Aber das ist *doppelt* soviel wie 1950. Brasiliens Autostraßennetz wächst rapide, und auf dem gibt es heute bereits 1,8 Millionen Kraftfahrzeuge statt vor dem Krieg weniger als 100000. Diese sind heute das wichtigste Transportmittel im Innern des Landes. Und die gäbe es nicht ohne das »Herzstück« der brasilianischen Autoindustrie, das erwähnte Werk in Campo Limpo. Und das heißt »Krupp Metalurgica Campo Limpo S. A.« Zweieinhalbtausend Brasilianer und Deutsche arbeiten hier unter dem Zeichen der »Drei Ringe«. Dieses Firmenzeichen tragen nun auch die zo schweren, dieselhydraulischen Lokomotiven, die auf von Krupp gelieferten Schienen die Züge schleppen, die das Eisenerz von Cassinga an die Küste Angolas bringen, von einer durch Krupp gebauten Erzaufbereitungsanlage zu der Kruppschen Verladeeinrichtung in Lobito.

Diese drei Ringe tragen nun auch 90 Lokomotiven in Indien, und war die »Indiengemeinschaft Krupp-DEMAG« federführend beim Bau des Stahlwerkes Rourkela und wurde die zu Rourkela gehörende Stadt für 100 000 Inder auf den Kruppschen Reißbrettern in Essen geplant, so ganze Industrien und schlüsselfertige Fabriken in Dutzenden Ländern von einem Ende der Welt zum andern. Krupps »Drei Ringe« bedeuten wie das Volkswagen-Zeichen heute Aufbau und Fortschritt, wo immer man hinkommt, denn die Firma Krupp setzt heute sechsmal soviel um wie vor dem Krieg und liefert in dreimal so viele Länder - und erreichte damit keineswegs nur einen erstaunlichen Wirtschaftserfolg: Die Kruppsche Nachkriegsentwicklung bedeutet ein neues Deutschlandbild. Bedeutet die Überwindung eines Mythos, einen Sieg im Kampf gegen irrationale Verteufelungen in der Politik und im Zusammenleben der Menschen, ohne deren Überwindung es keinen Frieden geben kann. Auf derartigen Mythen ruhte das Dritte Reich. Aber nicht minder die Nachkriegsjustiz der Sieger - und Mythen liegen weitgehend dem ganzen Ost-West-Konflikt zugrunde.

Und da war der »Mythos Krupp«: Wenn es eine Nachkriegsmaßnahme gab, die in Amerika so populär wie in Rußland war und in Australien soviel Beifall fand wie in England, Frankreich oder Holland, so war das »das Vernichten des deutschen Militarismus für immer und ewig«. Und damit das »Auslöschen der Firma Krupp«, denn die war identisch mit diesem deutschen Militarismus geworden, war ein integraler Bestandteil der »ewigen Bedrohung von Deutschlands Nachbarn«. Krupp in Essen, das war das »Symbol germanischer Zerstörungswut«, der »Inbegriff aller schlechten deutschen Instinkte«.

Was grotesk war, denn wie Alt-Bundespräsident Theodor Heuss es am 20. November 1961 bei der Hundertfünfzigjahrfeier Krupp sagte: »Die Vorstellung, als ob die Prokura und das Konstruktionsbüro bei Schneider-Creusot, bei Skoda, bei Vickers & Armstrong, bei der Bethlehem Steel Co. und so fort himmlischen Engeln anvertraut sei, während die entsprechenden Baulichkeiten bei Krupp eine Dependence der teuflischen Hölle seien, das ist schwer erträgliches Pharisäertum.

Aber Mythen waren stets das wirkungsvollste Werkzeug der Heuchler, und jahrzehntelang hatte eine auf Hochtouren laufende Propagandamaschinerie Krupp unter Hunderten Waffenfabrikanten zum »typischen« gestempelt; hatte, weil ihre Waffen zu den besten zählten, die Krupps zum »Inbegriff« der »Merchants of Death« - der »Verkäufer von Tod« - gemacht. Und nun ist die Firma dennoch bedeutender denn je: Kann es sein, daß die Welt Heuchelei zu verabscheuen beginnt? Daß Krupp - und Deutschland - eine neue Chance erhielten, weil die Kriegsverbrecherprozesse die gegenteilige der beabsichtigten Wirkung hatten und immer weniger Leute an Deutschlands Alleinschuld glauben?

Essen, »die Waffenschmiede des Reiches«: Gewiß, hier wurden Kanonen gebaut. Aber in welcher großen Schwerindustrie-Stadt nicht? Und in welcher weniger? 1913, zur Zeit ihrer ersten Hochblüte, setzte die Firma Krupp 442 Millionen Goldmark um. Davon stammten 74,8 Millionen aus Rüstungsaufträgen: 170/10 also, nur wenig mehr als ein Fünftel.

Hatte Krupp 1914 rund 83 000 Leute beschäftigt, so waren es 1927 etwa 151 000. Und die hatten tatsächlich unter anderem die »Dicken Berthas« gebaut und schließlich die »Super-Kanone«, mit der Paris beschossen wurde. »Die Hunnen beschießen Paris«, stand am 24. März 1918 mit großen Lettern auf der Titelseite des »Peil Parisien«, und wiederum staunte und wütete die Welt, denn die Deutschen standen 128 Kilometer von der französischen Hauptstadt entfernt, die Krupp-Kanone mußte also »eine völlig unmögliche Reichweite« haben. Insgesamt 289 Treffer wurden erzielt. Sie kosteten 811 Menschen das Leben. Und das bedeutete für 81 Familien eine Tragödie. Aber was war die Paris-Beschießung, verglichen mit der Hunger-Blockade, die der amtlichen Denkschrift des Reichsgesundheitsamtes vom März 1919 zufolge 762 796 Menschen das Leben kostete? Was war die Beschießung von Paris, verglichen mit dem, was im Zweiten Weltkrieg mit Deutschlands Städten geschah? Und vor allem: Was bedeuten diese 811 Kriegsopfer - so bedauerlich ihr Töten auch bleibt - gegen die Millionen Menschen, für die Krupp-Experten neue Lebensmöglich-

keiten schufen? Gegen die Kruppschen Friedensleistungen, von denen allerdings auch die meisten Deutschen nichts wissen?

Die »Hunnen« bombardierten Paris. Diese »Hunnen« machten aber auch (wie schon im 10. Kapitel dieses Buches geschildert) die großindustrielle Stickstoffbindung möglich, schufen buchstäblich »Brot aus der Luft« - und Voraussetzung aller Luftstickstoff-fabriken der Welt waren Baustoffe, die Krupp entwickelte. Und zwar bereits seit dem Jahre 1912. Man sagt »Stahl«. Aber wenn vor dem Ersten Weltkrieg Stahl mit 750 Kilo Festigkeit je Quadratzentimeter als gut galt, so forderten die Brückenbauer vor dem Zweiten 2000 Kilo, und die neue Köln-Mülheimer Brücke z. B. kam mit 8000 Tonnen Stahl aus, während 1939 noch 1000 nötig gewesen wären. Wenn es heute Tanker von 140000 Tonnen Tragkraft gibt und noch weit größere im Bau sind, so nur, weil inzwischen Grobbleche entwickelt wurden, deren Streckgrenzen und Zugfestigkeiten doppelt so hoch sind wie 1950. Da gibt es nun Stahl, der dünner als ein Menschenhaar ist, Stahl, der die Temperaturen aushält, die bei Überschallgeschwindigkeit entstehen, und die Kräfte, die in Atom-Reaktoren wirksam werden. Und da machte Krupp bereits 1918 Stähle fabrikationsreif, die »druckwasserstoffbeständig« sind.

Das aber bedeutete einen gewaltigen Sieg über den Hunger, denn erst als es Baustoffe für die Reaktionstürme gab, in denen bei 200 Atmosphären Druck und 500 bis 600 Grad Hitze Wasserstoff und Stickstoff sich verbinden, konnte Mineraldünger in der benötigten Menge erzeugt werden. Die ersten Kontaktöfen hatten nur eine Lebensdauer von wenigen Stunden, denn der Wasserstoff reagierte auch mit dem Kohlenstoff des damaligen Stahls, ließ ihn zu Gußeisen werden. Völlig neuartige Stähle mußten entwickelt werden, und es war die Firma Krupp, die 1918 einen Kontaktöfen von 22 Meter Höhe und 80 Zentimeter Durchmesser baute, der sich im Dauerbetrieb bewährte und eine Tagesproduktion von zehn Tonnen Luft-Stickstoff ermöglichte. Mit ihm begann die Entwicklung einer Industrie, deren Welt-Jahreskapazität heute 12 Millionen Tonnen Rein-Stickstoff beträgt und die, wie erwähnt, Mehrernten von jährlich 240 Millionen Tonnen Getreidewert bringt, Mehrerträge von gut 120 Milliarden DM jährlich oder zehn Milliarden monatlich.

Natürlich wurden die für die Hochdruck-Stickstoff-Synthese entwickelten Spezial-Stähle auch zum Bau anderer Apparaturen verwendet, und eine Revolution der Chemo-Technik und der Technik überhaupt bedeutete auch der Kruppsche »nichtrostende, hitze- und säurebeständige« Stahl, der bereits 1906 entwickelt

worden war: Die Krupp-Forscher stellten damals fest, daß nicht nur reines Chrom und reines Nickel gegen Wasser und Luft unempfindlich sind, sondern ihre Korrosionsbeständigkeit auch auf zahlreiche Legierungen übertragen. Nur ließen sich diese Legierungen mit den vorhandenen Mitteln nicht bearbeiten. Immer neue Versuchsreihen mußten durchgeführt werden, ehe Stähle zur Verfügung standen, die nicht rosteten und wie alle andern zu bearbeiten sind. Erst 1912 war es soweit, daß Krupp die Patente 304126 und 304159 bekam und die Stahlsorten V-2-A und V-4-A auf den Markt gebracht werden konnten, die dann seit 1922 »Nirosta« hießen. Aber wenn die V-2-A-Produktion vor dem Ersten Weltkrieg 18 Tonnen betrug und 1925 rund 2000 Tonnen, so heute in der Bundesrepublik rund eine Viertelmillion und in den USA eine Million Tonnen. Denn Groß-Reaktionsgefäße, Absorptionstürme oder Kühlschlangen aus dem neuen Stahl halfen natürlich nicht nur der deutschen Chemie, sondern Werken in aller Welt Werte schaffen, an die ohne die neuen Baustoffe vorher nicht zu denken war.

Wie Krupp-Stähle die Chemie revolutionierten, so war es, wie geschildert, ebenfalls Krupp, der 1926 erstmals gesintertes Hartmetall auf den Markt brachte und durch seine WIDIA-Schneidflächen eine der Grundlagen der modernen Massenfertigung schuf. Und da war es ja auch Krupp gewesen, der entscheidend zur Verwirklichung der Ideen Rudolf *Diesels* beitrug, die Motorisierung der Wekschiffahrt und des Straßen-Güterverkehrs wie der Landwirtschaft ermöglichte, den Bau von Millionen Traktoren wie zahlloser Kraftwerke und Bewässerungsanlagen.

Ohne Dieselmotoren können wir uns die Welt nicht mehr vorstellen. Und leisten die alle erdenklichen Arbeiten, so halfen sie der Welt auch binnen zwei Generationen gut 1000 Millionen Tonnen Erdöl sparen, denn deren Wirkungsgrad ist ja um rund ein Drittel besser als der von Benzinmotoren. Aber daß Diesels Erfindung sich durchsetzte, ist mit das Werk der Firma Krupp. Denn Diesel schloß 1893 einen Vertrag mit der Maschinenfabrik Augsburg und Friedr. Krupp in Essen, und gemeinsam überwand die bis 1897 die unüberwindlich scheinenden technischen Schwierigkeiten. Das Reifmachen dieses Kraftmaschinen-Typs war sehr teuer. Und Krupp trug die Hauptlast. Von Krupp wurde x 4 auch der erste serienmäßig hergestellte luftgekühlte Fahrzeug-Dieselmotor der Welt gebaut, 1938 der erste schnellaufende, ventilgesteuerte Fahrzeug-Dieselmotor. Krupp stellt heute - in Zusammenarbeit mit dem Tata-Konzern - in Jamshedpur die meisten Lastautos Indiens her und in Zusammenarbeit mit der

amerikanischen Firma Cummins berühmte Schwerlastwagen für die ganze Welt.

Und Neues durchzusetzen, hatten die Krupps immer schon erstrebt. Schon seit einem Jahrhundert werden in Deutschlands »Waffenschmiede« Waffen des Friedens geschaffen, denn Alfred Krupp, der »Kanonen-König«, war in Wahrheit der »Eisenbahn-König« seiner Zeit, die bedeutendste seiner vielen Erfindungen die des nahtlosen Radkranzes, die er 1852 machte, als seine Fabrik 345 Arbeiter zählte. Denn erst der leitete die Ara des Massentransports ein: Die bisherigen, geschweißten Eisenbahnräder zwangen zu Geschwindigkeits- und Belastungsbeschränkungen, die Schweißnaht war unsicher, immer wieder gab es Radbrüche und dadurch schwere Unglücksfälle. Die Zugkraft einer Lokomotive hängt zum Teil von ihrem Gewicht ab, aber Achsen und Räder hielten in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts nur 12 bis 20 Tonnen aus, und dementsprechend betrug das ganze Zuggewicht selten mehr als 60 Tonnen, weniger als heute ein einziger Großraumwagen faßt. Die Eisenbahnfachleute erkannten sofort, welchen Fortschritt Krupps aus einem Stück geschmiedete und gewalzte Räder bedeuteten, und so kam er rasch auf einen Verkauf von 30000 Stück im Jahr. Schon seit 1848 hatte Krupp Eisenbahnfedern, Wagenachsen und Kolbenstangen für Lokomotiven hergestellt, und seit 1854 stellte er komplette Radsätze her. Krupp erkannte vor allen andern die Bedeutung des Bessemer-Verfahrens, nahm 1862 das erste Bessemer-Stahlwerk des Kontinents in Betrieb und begann nun mit der Massenerstellung von Eisenbahnschienen. Krupp trug entscheidend dazu bei, daß aus den 7700 Kilometer Schienenwegen, die es 1840 auf der Welt gab, binnen zwei Generationen über eine Million Kilometer wurden - und diese Entwicklung wiederum ließ seine Firma wachsen, Alfred Krupps Arbeiterzahl von ursprünglich sieben auf 1920 mehr als 68000 ansteigen. Wie Treitschke es später beschrieb: »Die Eisenbahnen rissen die Nation aus ihrem wirtschaftlichen Stilleben, sie griffen in alle Lebensgewohnheiten so gewaltig ein, daß Deutschland einen völlig veränderten Anblick bot.«

Und wie Deutschland alle Industrienationen. Hauptlieferant von Schienen und Radsätzen der Vereinigten Staaten aber war *Krupp*. Seit 1875 besteht das Kruppsche Firmenzeichen aus drei verschränkten Ringen, die Radreifen symbolisieren. *Nie* bestand es aus gekreuzten Kanonenrohren mit einer rauchenden Bombe darüber wie die Schutzmarke einer sehr berühmten französischen Firma. Aber »Krupp, der Kanonenkönig«, das klebte nichts-

destoweniger. Die historische Wahrheit ist: Das *erste* Sozialgesetz der Vereinigten Staaten, der »Social Security Act« F. D. Roosevelts, stammt aus dem Jahre 1935. Die Alters- und Invaliditätsversicherung Frankreichs wurde 1930 eingeführt, die Englands 1925. Alfred Krupp aber gründete die erste deutsche Betriebskrankenkasse und eine Sterbekasse, deren Satzungen später *Bismarck* als Vorbild für seine soziale Gesetzgebung des Jahres 1881 dienten, bereits 1836. Krupp begründete den sozialen Wohnungsbau, war ein Pionier der Nachwuchsschulung. Aber für das Ausland war und blieb er der »Kanonen-König«, und als Alfred Krupp von Bohlen und Halbach vor dem Nürnberger Kriegsverbrecher-Tribunal stand, da sagte der amerikanische Ankläger Telford *Taylor* am 8. Dezember 1947: »Der Ursprung, die Entwicklung und der Hintergrund der von diesen Angeklagten verübten Verbrechen und der verbrecherischen Pläne, an denen sie sich beteiligten, kann über einen Zeitraum von über 100 Jahren deutschen Militarismus hinweg und von 133 Jahren - vier Generationen - Kruppscher Waffenproduktion verfolgt werden.. .« Alfred Krupp stand nicht nur für seinen Vater hier, der durch einen Schlaganfall die Sprache verloren hatte, sondern auch für seinen Großvater, Urgroßvater und Ur-Urgroßvater. Und so stand - wie im IG-Farbenprozeß - das Urteil von vorneherein fest. Richter Robert H. *Jackson*, den Präsident Truman am z. Mai 1945 mit der Organisation der Kriegsverbrecher-Justiz betraute, hatte erklärt: »Krupp ist der Brennpunkt, das Symbol und der Nutznießer der unheilvollen Kräfte, die den Frieden Europas bedrohen!« - »Krupps Verurteilung fordert die Weltmeinung!« Aber Alfred Krupp wurde nicht nur zu zwölf Jahren Gefängnis verurteilt, sondern auch zum Verlust all seines Eigentums, obwohl die amerikanische wie die britische Rechtsanschauung Besitz-Entzug als Strafe ausschließt und auch das Vermögen von Göring oder der andern »Kriegsverbrecher« nicht beschlagnahmt worden war. Richter H. C. *Anderson* gab auch seine Ablehnung des Konfiskationsbeschlusses im Fall Krupp zu Protokoll. Aber er wurde überstimmt, denn die Firma Krupp sollte aufhören zu bestehen. Sie hörte nicht auf, denn wie Alfred Krupp es nach seiner Haftentlassung sagte: »Mein Leben hat nie von mir abgehangen, sondern vom Ablauf der Geschichte.. .« Schon als General Lucius D. *Clay* am 1. April 1949 das Krupp-Urteil bestätigte, paßte er die »Modalitäten der Vermögenseinziehung« den erkalteten amerikanisch-sowjetischen Beziehungen an: Stalin hatte für das Ruhrgebiet eine amerikanisch-britisch-sowjetische Verwaltung gefordert. Zu der war es nicht gekommen. Aber die Ein-

ziehung des Krupp-Vermögens hätte durch den Alliierten Kontrollrat erfolgen und die Werke zu gleichen Teilen unter allen vier Besatzungsmächten aufgeteilt werden müssen. Durch das Krupp-Urteil wären die Russen also doch an die Ruhr gekommen, und davor warnten die Krupp-Anwälte General Clay. Gustav Heinemann z. B. berichtet: »Ich bat den General, das amerikanische Urteil sich nicht so auswirken zu lassen, daß die Sowjets mit ins Spiel kämen.« Norbert Mühlen sagt: »General Clay wußte sehr wohl, was geschehen würde, wenn die Tore der Ruhr sich den Russen öffneten. Diese Katastrophe wünschte er zu vermeiden. In einem brillanten Schachzug ordnete er an, daß Krupps Eigentum der Beschlagnahme durch den Befehlshaber derjenigen Zone unterlag, in der es sich befand.«

In der Sowjet-Zone lag nur das Gruson-Werk Krupps in Magdeburg, und das wurde von den Sowjets konfisziert. Die drei westlichen Militärregierungen aber verzichteten »vorläufig« auf die ihnen von Clay eingeräumte Möglichkeit, sich des de facto in ihrer Hand befindlichen Krupp-Vermögens auch de jure zu bemächtigen, weil die Franzosen die Ruhr-Werke nach Lothringen verlagern wollten; die Engländer sie zu verstaatlichen wünschten und die Amerikaner nicht wußten, was sie wollten. Und weil ja inzwischen sowieso das Krupp-Vermögen langsam, aber sicher zerrann, das Essener Krupp-Gelände durch Bombardierungen wie Demontagen längst »der gewaltigste Fabriks-Friedhof, den es je gab«, geworden war.

Und wie mit Krupp, schien es mit der ganzen Stadt Essen vorbei. Sie besaß bei Kriegsende 285 000 Einwohner statt der 667 000 des Jahres 1939, binnen drei Jahren schrumpfte die Bevölkerung Essens um eine halbe Million. Von den einst vorhandenen 184 000 Wohnungen waren nur 53 000 unbeschädigt geblieben. Aber auf Pferdewagen und mit Handkarren kehrten die Essener heim, sobald die Kanonen schwiegen. Von den 100 Kilometern städtischer Straßen waren 700 unbenutzbar geworden. Aber die Bergleute schufen sich Unterkünfte im Schutt, bauten Stollen. Die Essener zogen in ihre Schrebergärten, schufen sich Notunterkünfte. Im Februar 1946 gab es Wolkenbrüche, Ruhr und Eisener traten über die Ufer und machten 3000 Familien, die eben erst ein Dach über dem Kopf gefunden hatten, wieder obdachlos. Und nun gab es statt der Staubstürme eine furchtbare Mückenplage. Im Sommer 1946 aber erneut einen Sturm, der Eisenteile wie Granatsplitter durch die Luft wirbelte, Betondecken, die noch an ihren Armierungen hingen, losriß, der Mauerreste umbles und so 200 Menschen tötete. Und noch im März 1949

wehte ein Sturm Ruinen um, tötete dabei sieben Menschen und verletzte 32 schwer, denn da waren von etwa 16 Millionen Kubikmetern Schutt erst drei Millionen beseitigt.

Aber da betrug die Bevölkerung Essens doch schon wieder neun Zehntel des Vorkriegsstandes. Die Essener hatten längst aufgegebene Kleinzechen wieder in Gang gebracht, bauten Kohle ab wie vor Jahrhunderten, und Kohle war ein Tauschmittel, kaum weniger wertvoll als Zigaretten.

Und so beschäftigte auch Krupp wieder über 70000 Leute. Denn da war die Kruppsche Lokomotiv-Fabrik erhalten geblieben, und die war die einzige ihrer Art in der britischen Zone. Wollten die Sieger Kohle haben, mußten sie auch für die nötigen Transportmittel sorgen, und so wurden der Kruppschen Fabrik am 18. Juni 1945 die ersten sechs Reparaturaufträge erteilt. Acht Tage später verließ die erste wieder brauchbar gemachte Lokomotive das Werk. Die Engländer teilten Krupp am 2. Juli 1945 weitere zu. Schließlich konnten bis zu 15 reparierte Loks monatlich abgeliefert werden, obwohl es keine Ersatzteile gab, immer wieder Stromsperrungen und immer magerere Rationen. Aber die »Kruppianer« wußten, worum es ging. Sie richteten auch andere Reparaturwerkstätten ein. Durften nur Aufträge annehmen, die binnen zehn Tagen ausgeführt werden konnten. Aber aus diesen befristeten »Permits« wurden stillschweigend Dauererlaubnisse, weil auch General *Marshall* wußte: »Entweder wird ganz Europa eine Sphäre des Fortschritts und des Friedens, oder das soziale Gefälle zwischen den hochindustrialisierten Ländern des Westens und einem wirtschaftlich verelendeten Deutschland reißt eine Kluft auf, die das deutsche Volk erneut mit Gewalt zu schließen trachten wird. .

Und so hatte schließlich auch die Kruppsche Lokomotivfabrik im Dezember 1948 neben der Reparatur-Erlaubnis eine zum Neubau von Zugmaschinen erhalten, und binnen 15 Jahren wurden hier 1750 Lokomotiven gebaut, davon 800 an die Bundesbahn und 630 ans Ausland geliefert. Vor allem durch einen südafrikanischen Auftrag auf 100 Dampflokomotiven konnte das Krupp-Werk 1953 nicht weniger als 84% seiner Produktion exportieren, und heute deckt es ein Achtel des Weltbedarfes. Da wurde ein Exportabkommen mit *Kratiss-Maffei* in München geschlossen, Erfahrungen und Kontakte gepoolt, und so stammen nun z. B. auch die sechs stärksten Diesel-Lokomotiven der Welt aus Deutschland, die je 4000 PS leisten, mit Voith-Turbogetrieben und hydrodynamischen Voith-Bremsen ausgerüstet sind und von Krauss-Maffei in die USA geliefert wurden.

Ähnlich war es bei der WIDIA-Fabrik. Auch die war zum Teil erhalten geblieben, wurde aber von den Alliierten gesperrt, weil Krupp »nie wieder« Stahl erzeugen sollte. Und es kostete außerordentliche Anstrengungen und sehr viel Zeit, den Besatzern klarzumachen, daß gesinterte Hartmetalle kein Stahl sind. Und daß sie schließlich eine Produktionserlaubnis gaben, lag wohl weniger an technischer Einsicht als an der Tatsache, daß auch der Bergbau längst mit WIDIA-Bohrwerkzeugen arbeitete, diese aber ebenfalls für die Kohlenförderung unentbehrlich waren. Doch so oder so, Mitte 1949 hatte auch die WIDIA-Fabrik wieder 12096 Beschäftigte.

Und inzwischen war General Clay abberufen worden, seit Mai 1949 regierte der Wallstreet-Anwalt John *McCloy* als amerikanischer Statthalter in Deutschland. Im Juni 1950 kam es zum Korea-Krieg, und da wurde Dr. Adenauers Angebot eines deutschen »Wehrbeitrages« immer wohlwollender beurteilt. Eines trat zum andern, und so begnadigte McCloy am 31. Januar 1951 Alfried Krupp und die mit ihm verurteilten Krupp-Direktoren und hob zugleich die Vermögenseinzziehung auf.

Krupp jedoch war durch diese rein pragmatische Maßnahme der Amerikaner von seinem mythischem Odium noch nicht befreit: In England gab es einen Entrüstungs-Sturm, erbitterte Debatten im Unterhaus und Straßen-Demonstrationen. Im Pariser Parlament wurden ärgere Hetzreden gehalten als je zuvor, und die Veteranen marschierten zum Grabmal des Unbekannten Soldaten. Und für Moskau war der Fall klar: Die Einkreisung der Sowjetunion durch die westlichen »Kriegshetzer« war in vollem Gange.

Aber ehe Krupp über sein Vermögen verfügen und seine Betriebe wieder betreten durfte, vergingen noch 23 Monate. Als er nach sechs Jahren Haft am 3. Februar 1951 aus dem Landsberger Gefängnis entlassen wurde, stand er buchstäblich auf der Straße, denn in die weltberühmte »Villa Hügel« waren nach seiner Verhaftung alliierte Dienststellen eingezogen; zuvor jedoch war sie ausgeplündert worden. Neben unersetzlichen und im Wert unschätzbaren chinesischen Porzellanen, die Gustav Krupp als Diplomat in Peking gesammelt hatte, verschwanden die Gemälde flämischer Meister, alle Teppiche und die kostbarsten Bücher, das Gold- und Silbergeschirr, detailliert vorgerechnet Werte von sechs Millionen DM. Einige wenige Gemälde bekam Krupp zurück, die waren in das Schloß Röttgen bei Köln verbracht worden, den Mühlens-Sitz, der dem britischen Hochkommissar als Wohnung diente. Aber alles andere fehlt bis heute. Den

Bungalow, den Alfried Krupp jetzt bewohnt, gab es noch nicht. Und auch bei seinem Bruder Berthold hätte er auf dem Boden schlafen müssen, denn der besaß 195 x in Essen nur ein möbliertes Zimmer.

Alfried Krupp zog also zu seiner Mutter nach Blühnbach bei Salzburg und wartete. McCloy hatte zwar die Vermögens-Konfiskation aufgehoben, aber solange die »Entflechtung« im Gang war, hielten die Verwalter Krupp unter Druck, bekam er aus »seinem« Vermögen als »der reichste Mann Deutschlands« 500 Mark monatlich. Denn *gab* es noch ein Vermögen?

16000 Krupp-Pensionäre und ebenso viele Arbeiter und Angestellte waren auch in den Jahren durchgehalten worden, in denen nichts verdient worden war. Während die Kriegsjahre für General Motors z. B. einen Reingewinn von vier Milliarden DM und für die United States Steel von gut zwei Milliarden erbracht hatten, sah die Rechnung in RM/DM für Krupp folgendermaßen aus: Kriegsschäden 348 Millionen; Ost-Verluste 235 Millionen; Demontage-Schäden der Stamm-Firma 260, Demontage der Tochtergesellschaften 117,8 und Verluste an Auslandsvermögen 199 Millionen.

Schon ohne die unbezahlten Schrott-»Entnahmen«, die Patententeignungen etc, erlitt die Firma also Sachverluste von 960,8 Millionen, und dazu kamen 1945-48 laufende Verluste von 144,1 Millionen und 1948-50 erneut Verluste von zusammen 125,1 Millionen. Abgeschrieben werden mußten also 1,23 Milliarden. Vorräte aber konnten nicht in die »neue Ära« hinübergerettet werden, denn im März 1947 hatten die Alliierten befohlen, alle Rohmaterialien, Halbfabrikate und sonstige Lagerbestände zu verkaufen. Das »Verwaltungsamt für Eisen und Stahl« schrieb »Zuteilungen« aus, durch die in der Reichsmarkzeit so gut wie alles Bewegliche vom Kruppschen Werksgelände verschwand, darunter z. B. 76000 Tonnen Edelstahl. Und so betrugen die Gesamt-Einnahmen der »Weltfirma« Krupp in den ersten zehn Tagen nach dem Währungsschnitt 382,52 DM, davon 11,55 DM aus Substanzverkäufen, der Rest aus »laufender Produktion«. Nun, einige Edelstahlblöcke waren 1947 »vergessen« worden. Auf die ließ die Dresdner Bank nun fünf Millionen DM.

Da hatte außerdem der britische Controller bis zum z. i. Februar 1947 der Firma verboten, irgendwelche Verbindlichkeiten zu begleichen, hatten so auch die Hypotheken nicht gelöscht werden können, die noch auf dem Gelände der Gußstahlfabrik lasteten. Dadurch wiederum hatte dieses Gelände von den Besatzern nicht an die zahlreichen Interessenten verschleudert werden können,

die es gab, besaß die Firma nun im Zentrum der Stadt mehr als fünf Millionen Quadratmeter Grundstücke. Zur Neubesiedlung dieses verödeten Geländes der Gußstahlfabrik gründeten das Land Nordrhein-Westfalen und die Gemeinde Essen die »Industrieförderungsgesellschaft«. Sie siedelte hier bis 1956 rund 50 Betriebe mit über 12000 Arbeitsplätzen an, und Krupp bekam Geld durch Grundstücksverkäufe und Pachten. Da wurden überdies die Zechen Constantin und Emscher-Lippe und die Norddeutsche Hütte in Bremen verkauft. Alfried Krupp investierte die 10,9 Millionen DM, die er (wie seine Brüder und Schwestern) schließlich für das von den Alliierten abtransportierte Demontage-Gut bekam. Er ließ sich 68 Millionen von befreundeten Kreditinstituten und konnte so bis 1955 rund 16,5 Millionen neu investieren. Und mit deren Hilfe verdienen, was zum weiteren Aufbau gebraucht wurde.

Und auch hier hieß das: *Neubau*. Denn der Krupp-Konzern ist heute sehr verschieden von dem der Vorkriegszeit. Schon weil ja der Preis der Alliierten für die Vermögensrückgabe ein von Krupp zu unterzeichnender Vertrag gewesen war, der schließlich am 4. März 1953 im ehemaligen Ballsaal der Deichmannsaue zustande kam, dem Mehlemer Haus einer Kölner Bankiersfamilie, in dem nun die amerikanische Hochkommission residierte: In diesem 103 Seiten umfassenden »Plan für die Entflechtung, Abtrennung und Verteilung von Vermögenswerten der Firma Friedr. Krupp in Essen« (der kurioserweise kein Wort über eine eventuelle Kriegsmaterial-Erzeugung enthält) mußte sich Alfried Krupp verpflichten, bis 1959 seine Zechen und Hüttenwerke zu verkaufen, zeitlebens auf jede Stahlerzeugung und Kohlenförderung zu verzichten und sich »weder direkt noch indirekt an derartigen Unternehmen zu beteiligen«.

Dadurch entfallen heute mehr als vier Zehntel des Krupp-Umsatzes auf Verarbeitungs-Betriebe. Die Firma wird aber auch ganz anders geleitet als zur Zeit Alfred oder Gustav Krupps. Denn als der Firmenchef am 12. März 1953 unter dem Jubel der Belegschaft erstmals wieder sein Essener Stammwerk betrat, da hatte er acht Jahre »Exil« hinter sich und schon im Landsberger Gefängnis reichlich Zeit gehabt, über sein Erbe nachzudenken.

¹¹ Er saßen mit Alfried Krupp 600 andere »Politische«: Wirtschaftsführer, Generäle, Diplomaten und weltberühmte Gelehrte. Und da saßen zugleich ¹⁵⁰ Kriminelle, und der amerikanische Gefängnisdirektor wie die polnischen Bewacher versäumten keine Gelegenheit, den »Kriegsverbrechern« klarzumachen, daß sie noch weit schuldiger waren als diese Diebe, Zuhälter und

Einbrecher. Und sie trugen dadurch nicht wenig zum Wiederaufstieg Deutschlands bei. Denn »Alles Geschehen in der Welt beruht auf Reaktion der Wesen gegenüber erlittenen Störungen des Gleichgewichts . . . Insbesondere zeigt die Geschichte immer wieder Gegenwirkungen gegen einseitig-extrem sich gestaltende Aktionen und Verhältnisse. . . « Und ». . . In ihrem Selbstbewußtsein. . . auf ein unerträgliches Niveau herabgedrückt. . . , suchten zahlreiche Unternehmensführer. . . bewußt oder unbewußt einen Ausgleich im wirtschaftlichen Erfolg . . .

Auf Alfred Krupp, der wie ein stiller Gelehrter wirkt und nichts von einem »Industrie-Kapitän« an sich hat, scheint das auf den ersten Blick nicht zuzutreffen. Aber die Art, wie er verhaftet und verurteilt wurde, vergaß er nie. In Landsberg war er ein vorbildlicher Häftling. Da arbeitete er in der Schlosserei. Aber da schmiedete er auch Pläne, und nach seiner Freilassung hetzte er von Konferenz zu Konferenz, wurde zum Kettenraucher und zu einem sehr einsamen Mann, der seinem Unternehmen seine zweite, 1956 geschlossene Ehe ebenso opferte wie seine erste. Alfred Krupp hatte früher Zeit zum Segeln, zum Fasanen-Jagen, zum Farbphotographieren und zum Skatspielen mit einem zehntel Pfennig Einsatz gehabt. Jetzt.

Auch Krupp nahm schweigend hin, was die Sieger sich an Erniedrigungen ausdachten. Aber schon bei einem Verhör im Jahre 1946 hatte er einem Amerikaner ruhig und fast nachdenklich gesagt: »Und ich werde doch eines Tages mein Unternehmen wiederaufbauen. . . « Der Interrogator hatte schallend gelacht.

Aber ein anderer Amerikaner, dem Krupp bei seiner Entlassung aus Landsberg sagte: »Wir werden die verlorene Zeit aufholen. . . lachte nicht mehr und wußte auch, daß Alfred Krupp recht hatte, als er ihm 1956 erklärte: »Der einzige Weg, uns auszuschalten, wäre der gewesen, jeden einzelnen Deutschen umzubringen.«

Denn nun war die Firma wieder da, umfaßte sie 144 Einzelunternehmen mit gut zwei Milliarden Mark Aktiven. Da besuchten sie der König von Griechenland wie der brasilianische Staatspräsident, und da erteilten die Vereinigten Staaten dem »verurteilten Kriegerverbrecher« Alfred Krupp ein Einreise-Visum. Da konnte er nach Australien fliegen, wie er Indien und Ceylon, Iberoamerika und den Nahen und Fernen Osten besuchen konnte. Und da schloß er 1956 ein Abkommen mit Brown, Boveri & Cie., durch das Krupp auch an der modernsten technischen Entwicklung, am Reaktorbau, teilhat. Heute hält Krupp Dutzende Weltrekorde: Die Firma lieferte die mit zwölf Kilometer längste Transportband-Anlage der Welt für einen Braunkohlen-Tagebau

in Indien. Und ebenso die leistungsfähigste Steinkohlenverlade-Anlage der Welt, die von Toledo am Erie-See in den USA, die pro Stunde 6000 Tonnen von Waggonen in Schiffe umschlägt.

Krupp schuf die Stahlkugel, mit der Professor August Piccard 1960 seinen Elf-Kilometer-Tauchrekord aufstellte. Und Krupp baute die Drehbrücke, die seit 1965 als größte der Erde bei Elberden den Suezkanal überspannt, beschleunigte den Kanalverkehr durch die Rekord-Spannweite dieser kombinierten Eisenbahn- und Straßenbrücke, die Schiffen die Durchfahrt in beiden Richtungen gleichzeitig erlaubt, wie durch eine neuartige Drehmechanik, die das Ein- und Ausschwenken der Brückenarme binnen vier Minuten ermöglicht.

Krupp... Von Abidjan bis Zambia beweisen die »Drei Ringe« heute, daß auf die Dauer doch die Wahrheit siegt und Deutschlands »Waffenschmiede« nicht dem Tod, sondern dem Leben dient.

Natürlich erreichte nicht Alfred Krupp alleine die Nachkriegserfolge seiner Firma und auch nicht die »Kruppianer« alleine, denn schon in Landsberg wußte der Erbe, daß er, genau wie jeder Krupp-Direktor, der seine Haft teilte, zu viel an Tradition trug. Wie er es selber sagt: »Als ich aus dem Gefängnis kam, waren wir keine Stahlfirma mehr, sondern eine Maschinenfabrik und ein Handelsbetrieb. Wir brauchten frisches Blut, eine neue Art, an die Dinge heranzugehen, und so beschloß ich, nach einem Mann Ausschau zu halten, der von Stahl nichts verstand. .

Alfred Krupp kehrte nicht zur patriarchalischen Herrschaft seiner Vorfahren zurück, obwohl auch er Allein-Inhaber dieses riesigen Unternehmens ist, sondern suchte sich in seltener Selbsterkenntnis und Selbstbeschränkung binnen sechs Monaten nach seiner Rückkehr einen »Premierminister«, den »Generalbevollmächtigten« Erich Beitz, der seit dem 1. November 1953 weitgehend die Krupp-Geschicke lenkt.

Erich Beitz, der typisch für »die Neuen an der Ruhr« ist, wurde 1913 in Demmin in Pommern geboren. Er besuchte in Greifswald, wo sein Vater Bankbeamter war, ein humanistisches Gymnasium, machte 1933 sein Abitur und anschließend eine Banklehre in Stralsund. Schon mit 24 wurde er Filialleiter der Pommerchen Bank in seiner Geburtsstadt. Nach einem Bankposten in Stettin kam Beitz zur Deutschen Shell in Hamburg. Der Krieg ihrte ihn durch ganz Europa und 1947 als kaufmännischen Leiter auf die Ölfelder von Boryslaw in Polen. Und hier behandelte er die Leute so, daß er 20 Jahre später in Warschau willkommen war und vor allem durch seine persönlichen Beziehungen die

Kruppschen Verträge mit den Ostblockländern zustande brachte.

¹⁹⁴ war Berthold Beitz so mittellos wie Millionen andere Deutsche. Er verdingte sich nach seiner Flucht in die britische Zone bei einem Bauern und lebte mit seinen Schwiegereltern, seiner Frau und seinem Kind in einer Gartenlaube. 1946 begegnete Beitz einer früheren Sekretärin, die nun bei den Engländern arbeitete. Die Briten suchten einen Chef für das Aufsichtsamt über das private Versicherungsgewerbe, und wenn Beitz auch nie im Versicherungsfach tätig gewesen war, so konnte er organisieren und Menschen für sich gewinnen. Und durch die Verbindungen, die er sich so schuf, wurde Beitz 1949 Generaldirektor der Hamburger Versicherungsgesellschaft Iduna-Germania.

Beitz bewährte sich auch da. Er brachte eine Fusion zustande, durch die seine Firma vom 16. auf den 3. Platz der deutschen Versicherungsgesellschaften vorrückte. Mit 40 Jahren war er »oben«. Und zur Feier des Erfolges bestellte Beitz bei dem Essener Bildhauer Sprenger eine Bronze-Plastik für sein neues Direktionsgebäude. Im Atelier Sprengers lernte Beitz Berthold von Bohlen kennen. Durch diesen Alfred Krupp. Beim Schilaufen in St. Moritz kam es zu einer neuen Begegnung. Schließlich trafen Krupp und Beitz sich in Hamburg, und der vitale Beitz schien Krupp ein idealer Statthalter für sein Industrie-Imperium. Der Konzern mußte völlig umgebaut werden, und daß das nur gegen die »Tradition« des Hauses möglich war, erkannte Krupp so klar wie daß er selber die Erneuerung nicht zuwegebringen würde, denn zurückhaltend und scheu wie er durfte man für diese Radikalkur nicht sein.

Alfred Krupp sah sich Beitz lange an - und der glaubte, er wolle Geld von seiner Gesellschaft leihen und sei nur zu vornehm, um das offen zu sagen. Aber schließlich wurde ein Vertrag gemacht. Beitz reizte die Aufgabe, einen der umstrittensten Konzerne der Welt wieder hochzubringen und (wie er sich selber nennt) »Dirigent des Krupp-Orchesters« zu werden. Er hatte im Versicherungswesen erreicht, was für ihn zu erreichen war, und so griff er zu, wurde er - vorerst neben dem alten »Kruppianer« Friedrich *Jannsen* und seit 1955 alleine - Chef der Firma.

Der Empfang, den ihm Essen bereitete, war eisig. 142 Jahre war nun die Firma alt geworden, selbst Schulbücher hatten sie verherlicht, und nun sollte ein Revierfremder und Emporkömmling wie Beitz sie leiten? Das Krupp-Direktorium glich einem »Verdienst-Adel«, Herzögen, die keine Kritik duldeten. Aber Beitz

ließ sich nicht einschüchtern. Ein Jahr lang beobachtete und lernte er. Und dann organisierte er den Betrieb völlig neu und brach vor allem mit der geheiligten Tradition, daß Krupp nur bei Krupp kaufte, alle Aufträge möglichst innerhalb des Konzerns vergeben wurden. Nun wurde das billigste und beste Angebot berücksichtigt, gleich, von wem es stammte. Alfred Krupp stand zu seiner Wahl. Es gab stille und es gab laute Auseinandersetzungen. Aber schließlich erlahmte der Widerstand gegen Beitz, denn Erfolg hatte er. Niemand konnte leugnen, daß er den Konzern von Sieg zu Sieg führte. Als er eintrat, betrug der Umsatz zwei Milliarden Mark. Fünf Jahre später überschritt er vier, und so wurde 1958 Alfred Krupps »General-Regulativ« aus dem Jahre 1872 durch eine neue Konzernform ersetzt, zu der Alfred Krupp sagte: »Die Struktur des Unternehmens hat sich durch den Krieg und seine Folgen wesentlich verändert. Während früher in der Gußstahlfabrik ein zentraler Schwerpunkt gegeben war, besteht der Konzern heute aus gleichrangigen Einzelunternehmen...

und aus den Erfahrungen der letzten Jahre ist deshalb eine neue Organisationsform entwickelt worden. Viele Vorgänge, die bisher in der Zentrale einen großen Verwaltungsapparat beschäftigten, müssen in Zukunft in den Einzelbetrieben entschieden werden. Die Konzernleitung wird sich auf die Festlegung der allgemeinen Geschäftspolitik, die Planung, Koordinierung, Lenkung und Überwachung beschränken.«

»Weiterhin kam es darauf an, ein System zu schaffen, das jedem Mitarbeiter mit eigenen Ideen und Initiative die Möglichkeit zu wirkungsvoller Arbeit gibt. Wir wollen Verantwortung nach unten übertragen und damit die Freude an der Arbeit fördern, zum Mitdenken anregen und das Bewußtsein der eigenen Leistung wecken.«

Dementsprechend wurde das Krupp-Direktorium auf die vier Leiter der Fachabteilungen Technik, Verkauf, Finanzen und Verwaltung beschränkt. Als oberste Geschäftsleitung überwacht dieses Direktorium die achtzehn »Konzern-Hauptbetriebe«, die nur in Grundsatzfragen, bei der Besetzung der leitenden Stellen und der Finanzplanung von der Zentrale abhängig sind.

Beitz selber ist nicht Mitglied des Direktoriums, sondern »Generalbevollmächtigter des Inhabers«, das heißt, der Weg zu Alfred Krupp führt ausschließlich über Beitz. Dessen Entscheidungen bereiten die »Stabsabteilungen« - Organisation, Revision, Recht, Information und (seit 1965) Wirtschaftspolitik sowie eine »Verbindungsstelle« - vor.

Und dieser neue Aufbau bewährte sich glänzend: 1964 überschritt der Krupp-Umsatz sechs Milliarden DM, war er zehnmal so hoch wie 1936. Für rund eine Milliarde wurde exportiert. Und in diesem Jahr wurden 458 Millionen neu investiert, mehr als 1926 der Gesamt-Umsatz betrug.

Krupp arbeitete nun mit über 23000 Mittel- und Kleinbetrieben zusammen und beschäftigte selber 114000 Personen, um 36000 mehr als beim Eintritt von Beitz.

Beitz hatte sich im »Krupp-Imperium« durchgesetzt, weil er Kontakte herzustellen und auseinanderstrebende Kräfte zu koordinieren versteht. Und das kommt nun ganz Deutschland zugute, denn als »der Botschafter aus Essen« nahm er auch die Neubelebung der deutschen Beziehungen mit den Ostblockländern in die Hand.

Krupp arbeitet heute weltweit. Aber Beitz sagte: »Warum übers Meer nach Indonesien oder Bolivien gehen, wenn Osteuropa an unserer Türschwelle liegt?« Er ist überzeugt, daß der Krupp-Absatz da um 1970-75 herum ebenso groß oder größer als der heutige Absatz im EWG-Raum sein könnte, und erreichte, daß Krupp als erste deutsche Firma ein ständiges Büro in Moskau einrichten konnte. Denn hatte nicht bereits Lenin im Jahre 1922 Krupp beauftragt, 255 Quadratkilometer Ödland am Don mit Hilfe von Maschinen und Technikern in ein Mustergut zu verwandeln?

1958 besuchte der stellvertretende Ministerpräsident *Mikojan* den Krupp-Stand auf der Hannover-Messe und lud Beitz zu Besprechungen nach Moskau ein. Dort fand man es so abnormal wie in Essen, daß 1923 fast 48 % aller russischen Importe aus Deutschland kamen, jetzt aber der Anteil der Sowjetunion am deutschen Außenhandel nur mehr 0,7% betrug, während er (i. y.) selbst am schweizerischen Umsatz 6% „erreichte.

Natürlich vermochte Beitz nichts an den Embargo-Bestimmungen zu ändern oder daran, daß an Deutschlands Universitäten damals elf Lehrstühle für Slawistik unbesetzt waren (und 1965 noch immer sieben unbesetzt blieben), hatte er keinen Einfluß auf die Politiker-Mentalität. Aber immerhin ergaben sich Krupp-Aufträge für die größten Chemiefaserwerke der Sowjetunion, und da ziehen heute superschwere Kruppsche Elektroloks zahlreiche Züge der Transsibirien-Bahn.

Ost- und Südosteuropa sind die *naturgegebenen* Lieferanten und Abnehmer Deutschlands, und so stieg 1933-38 die deutsche Einfuhr allein aus ost- und südosteuropäischen Ländern von 416 auf 800 Millionen Mark, der deutsche Export von 471 auf 860 Millio-

nen. Vom deutschen Gesamt-Außenhandelsumsatz entfielen 1938 auf die heutigen Ostblockstaaten rund 13 %; 1952 aber nur 1,2 %. Stellte Deutschland 1938 von Westeuropas Gesamt-Ostexporten 44 %, und England 18 %, so lauteten 1952 die Zahlen 8,1 und 26,6; denn wie Schweden, Italien oder Frankreich hatte England nie Osthandels-Hemmungen, weitete es 1950-51 seinen Handel mit dem Rubel-Block von 1,7 auf 1,6 Milliarden DM aus, während die Exporte der Bundesrepublik - schon aus Solidarität mit den Korea-Kämpfern - von 101 auf 30 Millionen DM fielen.

Berthold Beitz gedachte das zu ändern. Er kannte den Osten aus der Kriegszeit und bereiste ihn nun intensiv. Er sah, wie dringend diese Länder Produktionsmittel, Kapital und »Know-How« brauchten und wie schwer es ihnen fällt, genug Arbeitsplätze zu schaffen, weil sie nun keine Agrarländer mehr sind, aber auch noch keine Industrieländer, sich gerade in einer Übergangs-Phase befinden, die überall die schwierigste ist.

Beitz sah aber auch, was diese Länder leisten, sagte im Februar 1965 der Londoner »Times«: »Seit ich vor acht oder neun Jahren zum ersten Mal die Posener Messe besuchte, wurden vor allem im Werkzeugmaschinenbau geradezu atemraubende Fortschritte gemacht. Osteuropa hat sich enorm entwickelt und entwickelt sich weiter und wird so als Markt für den Westen immer interessanter ...

Beitz sah, daß mit teuren und kurzfristigen Krediten den Ostblock-Ländern nicht zu helfen ist. Aber ihre *Arbeitskraft* können sie einsetzen, und so entwickelte er seinen Plan der »Industriellen Kooperation«, von Gemeinschafts-Unternehmen Krupps mit den Ostblock-Regierungen, deren Produkte auf Drittmärkten abgesetzt werden sollen.

Diese Pläne zu verwirklichen, war natürlich nicht leicht. Bereits 1957 drängte Beitz auf die Errichtung einer deutschen Handels-Mission in Warschau. Im Jahr darauf lud ihn die polnische Regierung offiziell zu Gesprächen ein, und Beitz berichtete Bundeskanzler Adenauer über seine Kontakte. Adenauer blieb skeptisch. Aber er gab Beitz doch einen Brief an den polnischen Premierminister.

Und schließlich wurden deutsche Handelsmissionen 1964-65 nicht nur in Polen, sondern auch in Rumänien, Ungarn und Bulgarien eingerichtet. Beitz reiste wiederholt nach Warschau und konnte im Dezember 1964 einen Vertrag über die Errichtung von Gemeinschaftsbetrieben abschließen.

1) Die Londoner »Times« nannte das am 16. Februar 1965 »faszinierende Möglichkeiten« und ein »bedeutendes Ereignis«. Ein

Projekt, das nicht nur »eine Brücke zwischen der Bundesrepublik und Polen« bilde, sondern auch »zwischen Ost- und Westeuropa und zwischen dem kapitalistischen und dem kommunistischen System«. Ein Projekt auch, das »die Gedankengänge in Brüssel anregen« könne und der Bundesregierung helle, »sich aus der Einschnürung der Hallstein-Doktrin« zu befreien.

Beitz reiste auch in die USA, hatte am z. Februar 1965 Besprechungen mit Vizepräsident *Humphrey*, Finanzminister Douglas *Dillon* und dem stellvertretenden Außenminister George *Ball*, anschließend in New York Gespräche mit führenden Bankiers, fand auch in den USA Zustimmung und - wie in Deutschland - Konkurrenten: Wenig später schloß die Simons Machine Tool Co. in Albany mit den Pilsener Skodawerken einen Vertrag, läßt sie jetzt dort im Lohnauftrag Werkzeugmaschinen herstellen. Ihre eigenen Lieferfristen betrugen durchschnittlich 14 Monate, die der tschechischen Firma drei bis fünf Wochen, und außerdem arbeitet sie um drei Zehntel billiger.

Wie Krupp mit Warschau ins Einvernehmen kam, so mit Budapest, Sofia und Bukarest. Offen hatte sich z. B. ein führender ungarischer Wirtschaftsfachmann, der stellvertretende Ministerpräsident Antal *Apró*, 1965 in seinem Buch »Wirtschaftliche Zusammenarbeit der sozialistischen Länder« über die ungenügenden COMECON-Leistungen beklagt. Krupp bot auch Ungarn Spezialanlagen und Fachkräfte an, wird in einem Gemeinschaftsunternehmen in Csepel bei Budapest etwa 50 Millionen DM investieren.

Auch zwischen den Rheinischen Stahlwerken, Essen, und Ungarn kam es zu engerer Zusammenarbeit, und die Gute-Hoffnungs-Hütte nahm Verhandlungen mit Rumänien auf. An der »Technischen Ausstellung der Bundesrepublik«, die im Mai 1965 in Bukarest abgehalten wurde, nahmen rund 450 westdeutsche Firmen teil, und die »Industrielle Kooperation« von Beitz macht nun allgemein Schule, denn zusätzliche Arbeitskräfte zu gewinnen, ist ja heute eines der in Deutschland am schwierigsten zu lösenden Probleme, und Bonn ist einverstanden, sucht Steuer- und Zollschwierigkeiten auszuräumen.

Und die Initiative von Berthold Beitz trägt bereits sichtbare Früchte: Der deutsche Handelsaustausch mit Bulgarien, Rumänien und Ungarn konnte trotz aller Behinderung 1950-64 von 289 Millionen auf 1,4 Milliarden DM ausgeweitet werden, und alle Beteiligten sind sich darin einig, daß das erst ein Bruchteil des Möglichen ist.

Der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen zufolge

betrug im Jahre 1964 der Ost-West-Handelsumsatz Europas immerhin rund 44 Milliarden Mark. Da wurden zwar nur etwa

des Gesamthandels des Westens mit dem Osten durchgeführt, betrug der Westhandelsanteil der kommunistischen Staaten aber fast 300% ihres Gesamt-Außenhandelsvolumens. Und Berthold Beitz wie Otto *Wolff* von Amerongen, der Vorsitzende des Ostausschusses der Deutschen Wirtschaft, sind sich darin einig, daß der europäische Osthandelsumsatz binnen weniger Jahre leicht verdoppelt oder verdreifacht werden könnte. Und mit einem deutschen Anteil, der der geographischen Lage der Bundesrepublik wie ihrer Produktivität und Kapitalkraft entspricht.

Ucrthold Beitz teilt die Meinung Dr. Matthias *Schmitts*, eines Vorstandsmitgliedes der AEG, der im Mai 1964 im Düsseldorf »Handelsblatt« schrieb: ». . . In einer weltweiten Konkurrenz mit durchgängiger Interdependenz aller Märkte ist derjenige von vornehmlich im Nachteil, der nicht alle Karten im Spiel behält. Und es ist ein mehr als kurzsichtiges Argument, zu sagen, (laß die Karte gar nicht sticht, weil der Osthandel mit etwa 4% nur einen geringen Anteil des Außenhandelsvolumens der Bundesrepublik ausmache. Denn wir stehen erst am Anfang einer Marktentwicklung, deren Potenz niemand kennt. . . « Deren Potenz sich aber mehr und mehr deutsche Wirtschaftsführer deutlich vorzustellen vermögen: Zur Posener Messe vom Juni 1965 reisten Berthold Beitz, Professor Heinrich Nordhoff und Max *Grundig* gemeinsam in der Krupp-Düsenmaschine. Grundig schloß mit der polnischen Regierung einen Lizenzvertrag, der den Bau von Tonbandgeräten in Polen vorsieht. Nordhoff errichtet in Polen VW-Servicestationen, wie er schon 1964 zusammen mit der Staatshandelsfirma Raznoiznos im Zentrum von Sofia eine VW-Werkstatt mit Zentral-Ersatzteillager und Ausstellungsräumen einrichtete, 1965 in dieser Stadt, die nun 900000 Vlinwohner hat, eine zweite baute und VW-Werkstätten auch in Varna, Plovdiv und Tirmovo autorisierte. Denn schon 1954 hatte ja Heinrich Nordhoff auf die Frage der holländischen Wochenzeitung »Elsevier«, ob er nicht auch die Ostblockstaaten für einen guten Volkswagen-Markt halte, geantwortet: »Theoretisch zumindest sind die Möglichkeiten da enorm, ja grenzenlos. Praktisch allerdings . . .

Zehn Jahre aber änderten auch hier sehr viel. Krupp trug zu dieser Änderung systematisch bei und ist so heute nicht nur ein Weltwirtschafts-Faktor, sondern auch weltpolitisch von Bedeutung. Krupp war entscheidend an der Wandlung des Deutschland-

Bildes beteiligt - beeinflusste Deutschlands Wiederaufstieg aber auch schon tiefgreifend, als Krupp und Militarismus noch als identisch galten. Denn es war nicht zuletzt Deutschlands totale Entmilitarisierung, die uns unsere Märkte zurückgewinnen half. Zu den wichtigsten Starthilfen gehört das Rüstungsverbot, das Deutschland wie Krupp unausweichlich zwang, all seine Energien auf produktive Dinge zu konzentrieren. Und so dazu beitrug, daß der deutsche Außenhandelsumsatz heute pro Kopf mehr als achtmal so groß wie der sowjetische ist; Exporte ein Fünftel des deutschen Volkseinkommens pro Kopf ausmachen, während es in den Vereinigten Staaten weniger als ein Zwanzigstel ist.

31 Export statt Rüstung

DAS »GEHEIMNIS« DES DEUTSCHEN AUSSENHANDELS-COMEBACK

Oktober 1947. Die Hirschbrunft geht ihrem Ende zu, aber der Jäger Olten sitzt nicht eines Hirsches wegen auf der gebrechlichen Kanzel unweit der Grotenburg im Teutoburger Wald. Vor ihm liegt ein Kartoffelschlag, und da äst ein Rudel Rotwild, schlägt mit den Läufen die kostbaren Knollen aus dem Boden, daß sie hoch in der Luft herumfliegen. Im Vorjahr hat er dem tatenlos zusehen müssen und im Winter 1945 auch. Da konnten die Bauern auch nichts dagegen tun, daß die Wildschweinplage überhandnahm, denn wie alle anderen Waffen hatten die Deutschen ja auch ihre Jagdgewehre abliefern müssen. Nun aber besitzt Olten endlich seinen »Permit«. Nach sorgfältiger Überprüfung seiner politischen und militärischen Vergangenheit hat er einen alten Stutzen und fünf Patronen bekommen und dazu einen Vordruck, auf dem er genau Ziel, Zeit des Schusses und Treffer eintragen muß.

Jetzt kommen ein Alttier und ein Schmaltier in Schußweite. Das Schmaltier fällt. Und als es Olten bis zur Straße gebracht hat, steht da auch schon ein Jeep: Britische und amerikanische Patrouillen notierten damals in den deutschen Wäldern jeden Knall und verglichen später die Zeiten mit den »Schuß-Protokollen«. Auch was die Deutschen mit ihren Jagdflinten taten, mußte ja genau überwacht werden, denn schließlich war der Zweite Weltkrieg geführt worden, um den »deutschen Militarismus bis zur Wurzel auszurotten«, das deutsche Rüstungspotential »für immer und ewig zu vernichten«. Darum auch bekamen ja Offiziere keine Pension, Kriegssopfer keine Renten und waren alle Kriegsschaden-Vergütungen an Deutsche verboten. Denn so würde ihnen die Lust am Kriegführen wohl am ehesten vergehen.

Nun, heute haben nicht nur 160000 Deutsche Jagdscheine, sondern da tragen bekanntlich auch eine halbe Million Deutsche die Uniform der Bundeswehr. Da gibt es nicht nur Fasanen-Reviere, für die pro Hektar 50 Mark Jahrespacht und mehr bezahlt werden; da ist nicht nur manchen Deutschen jeder in ihrem eigenen Revier geschossene Hirsch 12000 Mark wert; da ist die Bundesrepublik - wie US-Botschafter *McGhee* es am 16. Juli 1964 in Bonn sagte - auch »die zweitstärkste Nation der freien Welt ...

Das aber danken wir nicht zuletzt unseren Außenhandelserfolgen,

denn wenn der Anteil der Exporterlöse am Bruttosozialprodukt in den USA kaum je mehr als ein Fünfundzwanzigstel beträgt, so in der Bundesrepublik ein Sechstel. Und machte der Außenhandelsumsatz Deutschlands 1936 weniger als 1% des Bruttosozialproduktes aus, so 1964 nicht weniger als 29,9%.

Unsere Außenhandelserfolge wiederum danken wir nicht zuletzt der totalen Entmilitarisierung. Denn wenn Deutschland auch reichlich Besatzungskosten aufzubringen hatte (dem Bundesfinanzministerium zufolge für in Westdeutschland und West-Berlin stationierte ausländische Streitkräfte 1945-60 Bund und Länder 69 Milliarden Mark zahlten), so machten die im Jahresdurchschnitt doch weniger als ein Drittel unserer heutigen Verteidigungslasten aus. Und da konnte die eigene Arbeitskraft zehn Jahre lang voll zu produktiven Zwecken eingesetzt werden.

Im Grunde waren so die Sieger unsere Söldner, und der Produktionsverlust, den jeder Soldat bedeutet, kostet weit mehr als sein Unterhalt. Während die Sieger Flugzeuge bauten, die innerhalb von ein oder zwei Jahren nur mehr Schrott wert hatten und deren Verwendung Unsummen kostete, bauten wir Fabriken, die Geld für weitere Fabriken verdienten.

Während die Sieger Korea dazu benutzten, einen Rüstungs-Boom ungeahnten Ausmaßes zu starten, deckte Westdeutschland die Bedürfnisse der Welt, denn die Vereinigten Staaten konnten 1950-55 nicht 172 Milliarden \$ für ihre Wehrmacht ausgeben und gleichzeitig ihre Exporte den Bedürfnissen der rasch wachsenden Menschheit anpassen. Rüstungsaufträge sind bequemer auszuführen als Auslandsaufträge und meist auch gewinnbringender, und so stiegen die Exportpreise der USA 1950-60 um durchschnittlich 22%. Die Westdeutschlands aber nur um 1%. Und ebenso war es in den übrigen NATO-Ländern. Auch die konnten 1950-55 nicht 35 Milliarden \$ kriegerischen Zwecken widmen und zugleich Stahlwerke und Brücken und Dämme in drei Dutzend Entwicklungsländern bauen. So stiegen auch ihre Preise derart, daß Deutschlands Angebote konkurrenzlos waren.

Durch den Zweiten Weltkrieg schien Deutschland vom Weltmarkt vertrieben. Zwischen 1936 und 1948 sank der Wert der deutschen Asien-Ausfuhr von 470 auf 63 Millionen Mark; der der Iberoamerika-Exporte von 505 auf 24 Millionen; da nahm Afrika statt für 157 nur mehr für 80 Millionen Mark deutsche Waren ab und Australien statt für 41 nur mehr für elf. Noch 1950 stand einer deutschen Einfuhr von 11,4 Milliarden DM nur eine Ausfuhr von 8,4 gegenüber.

Aber 1952 gab es erstmals ein Ausfuhr-Plus von 700 Millionen.

Da war Deutschland nicht länger »ein auf fremde Brosamen angewiesener Bettler«. Heute sind wir bekanntlich Nummer zwei unter den Welthandels-Nationen und auf dem Weg zum ersten Platz. Und den neuen Start löste der Korea-Krieg aus. Die Bundesrepublik ist ein schlagender Beweis für das Ausmaß des Wohlstandes, der durch Abrüsten zu erzielen ist, und die Atempause, die uns 1945-55 gegönnt war, erwies sich als entscheidend wichtig für das deutsche »Wirtschaftswunder«. Denn betrugen die Ausgaben der NATO-Mitglieder in deren Gründungsjahr 1949 insgesamt 18,7 Milliarden \$, so 1964 nicht weniger als 75,9 Milliarden \$ oder 303,6 Milliarden DM. Von denen entfielen nun 70% auf Westdeutschland. Da die NATO während der fünf Jahre, die Deutschland ihr nicht angehörte, rund 200 Milliarden DM aufwendete, ersparte die Bundesrepublik etwa 85 Milliarden, gewann sie ein Startkapital, das weiterwirkt und das sich inzwischen vervielfachte.

Natürlich sahen das auch die Sieger, und so stehen Deutschlands Wiederbewaffnung und die deutsche Außenhandels-Konkurrenz in engem Zusammenhang. Da schrieb z. B. das amerikanische Nachrichten-Magazin »Newsweek« am 8. Oktober 1956: »Der Marschtritt der deutschen Armeen ist verklungen. Aber von Stockholm bis Kapstadt und von Buenos Aires bis Peking sind Bataillone deutscher Verkäufer unterwegs, ihre Aktentaschen voller attraktiver Preislisten und Blanko-Orders. Ihr Erfolg ist aufsehenerregend. Haushaltsgeschäfte in Basrah, Kuwait und Teheran führen jetzt Solingen-Messer statt der traditionellen Produkte aus Sheffield; Rosenthal-Geschirre ersetzen britisches Porzellan. In Kinos britischer Kolonien wird das »God save the Queen« über Telefunken-Lautsprecher übertragen. Die Ausfuhr Westdeutschlands hat sich in den letzten fünf Jahren an Wert verdreifacht . . . Es hat Handelsüberschüsse . . . , Großbritannien ein Defizit..., und Westdeutschlands Gold- und Dollar-Reserven betragen jetzt 3,7 Milliarden \$, die Großbritanniens nur 2,2 . . . Es wird Zeit, daß man den Ursachen dieser Entwicklung nachgeht...« Das hatte England längst getan, und so schrieb am 1. Oktober 1956 der konservative »Daily Express« in London zu einer Meldung über deutsche Maschinenexporte: »Was ist der Grund für dieses neue und schnelle Wachsen der deutschen Macht in der Welt des Handels? - Der Grund ist, daß Deutschland kein Verteidigungsprogramm hat, das Lasten an Geld, Arbeits- und Materialaufwand bedeutet. Andere Nationen geben Millionen für diese Zwecke aus. Und das Mittel zur Abhilfe? Bringt die britischen Truppen nach Hause! Zwingt Deutschland, selbst für seine

Verteidigung zu sorgen! Es kann sich das sehr gut leisten 1« Und so geschah es bekanntlich, obwohl 1956 noch niemand in England an einen deutschen Wiederaufstiegs-Faktor dachte, den auch bei uns kaum jemand berücksichtigt, von dem aber die Londoner »Times« am 1. Februar 1965 sagte: »Der Wiederaufbau der deutschen Industrie nach dem Kriege bedeutete Modernisierung. Aber gleich wichtig war, daß nun viele der besten Köpfe Wirtschaftskarrieren wählten, weil sie hohe Beamte oder Offiziere nicht mehr werden konnten. . . und es den deutschen Generalstab nicht mehr gab .

Deutschlands Entmilitarisierung bedeutete zugleich, daß alle Berufssoldaten sich umstellen mußten und so auch deren »traditionelle« Eigenschaften produktiv wurden: Zuverlässigkeit und Disziplin. Härte gegen sich selber und Verantwortungsbewußtsein den Mitarbeitern und der Gemeinschaft gegenüber. Tausende und aber Tausende ehemalige Offiziere mußten sich eine neue Existenz schaffen, und zu den Mitgliedern des Ex-Offiziers-Klubs »Mars-Merkur« gehören heute z. B. so prominente Wirtschaftsführer wie Diplomkaufmann Berthold *Gamer*, der Vorstandsvorsitzende der AEG, der als Hauptmann das Ritterkreuz erhielt und 1945 Major war; Dr. Egon *Overbeck*, Generaldirektor von Mannesmann und ebenfalls ehemaliger Major; oder Dr. h. c. Kurt *Lot*, der Vorstandsvorsitzende von Brown, Boveri & Cie., der bei Kriegsende Oberst war.

War Deutschlands Entmilitarisierung indirekt ein gewaltiger Wirtschafts- und Außenhandelsvorteil, so trug sie aber auch unmittelbar dazu bei, daß die Bundesrepublik heute den nach den USA zweitgrößten Welthandelsanteil der Erde besitzt. Denn die Messe Hannover, die größte Industriemesse der Welt und nun »ein Mekka der Technik«, zu dem Ostblock-Einkäufer ebenso regelmäßig wallfahrten wie Übersee-Kunden und Kunden aus unsern Nachbarländern, kam z. B. nur dadurch zustande, daß aus Aluminium nicht nur Kochtöpfe, sondern auch Flugzeuge gemacht werden können, weswegen Deutschland in Potsdam und durch die in Berlin am 28. März 1946 erlassenen Militärgesetze jede Herstellung von Leichtmetallen und Leichtmetall-Walzprodukten streng verboten wurde.

Zwar hatten Deutsche entscheidend dazu beigetragen, daß es Leichtmetalle gibt: Das erste Aluminium der Welt erschmolz im Jahre 1827 der deutsche Chemiker *Wöhler*. Es war Robert Wilhelm *Bunsen*, der 1855 zeigte, wie Aluminium durch Elektrolyse in großem Maßstab hergestellt werden kann, und Werner von *Siemens*, der 1866 durch seine Dynamomaschine erstmals die Mög-

lichkeit zur Erzeugung der großen Strommengen schuf, die die industrielle Elektrolyse erfordert. Es war auch der Deutsche Alfred *Wilm* gewesen, der 1909 das »Duralumin« erfand, die erste großtechnisch brauchbare Leichtmetall-Legierung. Aber es war unzweifelhaft dieses »Duralumin«, das der Luftfahrt den Weg bahnte, und Deutschlands Flugzeug-Industrie, durch die die deutsche Aluminiumerzeugung von knapp 1000 Tonnen im Jahre 1933 auf mehr als 199000 Tonnen 1939 stieg, 1944 sogar auf 244 000. Deutschland war vor dem Zweiten Weltkrieg der bei weitem größte Leichtmetall-Produzent der Welt, und auch damit sollte es »ein für allemal« vorbei sein: Sämtliche Aluminiumhütten und Walzwerke Deutschlands kamen auf die Demontage- und Zerstörungslisten. Auch die noch vorhandenen 260000 Tonnen Aluminiumerz wurden vernichtet. Und was für Zivilzwecke an Aluminium gebraucht wurde, sollte Deutschland importieren.

Eines der größten Aluminiumwalzwerke war das der »Vereinigten Leichtmetallwerke GmbH« in Hannover-Laatzten gewesen. Am 16. April 1947 gab die Britische Militärregierung den Befehl zur Totaldemontage und zum Sprengen der Hallen. Und hier wurde in einem geradezu halsbrecherischen Tempo demontiert: Binnen 53 Tagen wurden über 10000 Tonnen Maschinen und Materialien verpackt und auf 800 Waggonen verladen, darunter Einzelteile, die 30 Meter lang waren und bis zu 65 Tonnen wogen. Zuerst 600, schließlich 1600 Leute waren eingesetzt, und sehr zum Unterschied von anderen Werken half die Belegschaft des Leichtmetallwerkes mit aller Kraft mit. Denn die Engländer hatten hier ein Zugeständnis gemacht: Wenn die Hallen bis zum 1. Juli 1947 geräumt waren, sollten sie nicht gesprengt, sondern als Ausstellungshallen verwendet werden dürfen.

Stadt und Land hatten gegen die Zerstörung der Hallen nicht nur Einspruch erhoben, sondern Alfred *Kubel*, ein Industriekaufmann, der 1946 zum Ministerpräsidenten des Landes Braunschweig berufen worden war und im Jahr darauf Minister für Wirtschaft und Verkehr des neugegründeten Landes Niedersachsen wurde, machte zusammen mit dem Oberstadtdirektor von Hannover, Gustav *Bratke*, einen positiven Vorschlag: Deutschland konnte nur leben, wenn es exportierte. Es konnte nur exportieren, wenn die abgerissenen Handelsbeziehungen neu geknüpft wurden und wenn gezeigt werden konnte, was die deutsche Industrie zu bieten hatte.

Auskünfte gehören zu den wichtigsten Voraussetzungen von Einkünften, und so treffen sich seit Jahrhunderten Erzeuger und Abnehmer auf Messen. Zur bedeutendsten der Erde war die von

Leipzig geworden. Aber Leipzig lag nun hinter einer hermetisch verschlossenen Zonengrenze. Neue Sammelpunkte mußten also geschaffen werden, und warum sollte man nicht in Hannover eine Export-Messe aufziehen und dazu die Hallen des Aluminiumwerkes benutzen, Hallen, die sonst überall fehlten? Die Kosten konnte das Land decken. Aber da sagten die meisten Volksvertreter: »Potemkinsche Dörfer! Denn was hat Deutschland denn zu zeigen? Und >deutscher Außenhandel<: Den gibt es doch gar nicht! Sondern nur den im müden Zwangsrahmen der alliierten Befehlswirtschaft abgewickelten Handel der einzelnen Zonen. Ausstellung für ein Gefangenenlager, dessen Insassen nur mit Hilfe fremder Geschenke am Leben erhalten wurden?«

Die Arbeiter und Angestellten der Leichtmetallwerke jedoch mußten irgendwie neu beginnen. Und alle deutschen Firmen mußten neu beginnen, und so unterstützten sie die Planer mit aller Kraft. Der Exportwille überrollte schließlich alle Hemmungen, denn der Drang zum Außenhandel war identisch mit Deutschlands Lebenswillen geworden. Und Kubel und Bratke hatten auch das Glück, mit Engländern zu tun zu haben, die Soldaten waren und nicht brotneidische Händler. General *Robertson* fand eine Export-Messe »für die britische Politik in Deutschland wichtig« und hielt auch eine kleine »Wiedergutmachung« für psychologisch angebracht. Denn wenn das Parlamentsgebäude Niedersachsens in Hannover auch das Wappen der englischen Könige trägt, da seit 1714 die Herrscher von Hannover zugleich Könige von England waren, so gab es auch hier ¹⁹⁴⁵ keinerlei »Fraternisation«, und auf Befehl der britischen Besatzung wurden die weltberühmten Gärten des Schlosses Herrenhausen umgepflügt und mit Kartoffeln bebaut.

Auch sonst hatte Hannover schwer gelitten, und so wurden als »Optimusspritze« die Hallen freigegeben, und binnen 53 Tagen waren sie leer. Die Engländer legten auch das Eröffnungsdatum einer eventuellen Messe genau fest. So wurde diese binnen 63 Tagen aufgebaut, obwohl die Verwandlung der leeren Fabrikhallen in Ausstellungsstände Material erforderte, das zu beschaffen völlig unmöglich schien: Mindestens 90000 Quadratmeter Hartfaserplatten z. B., 2100 Kubikmeter Holz und 300000 Stück Mauersteine, von Zement und Stahl und den 10000 Quadratmetern Glas und den 24000 Quadratmetern Pappe nicht zu reden. Aber die wurden »organisiert«, denn Messedirektor war ein Reporter geworden, der genau wußte, wo was zu holen war. Im Juli 1945 besaß Hannover nur eine Zeitung, die die Militärregierung herausgab. Von deren zwei deutschen Redakteuren war

einer, Arthur A. Zell, zugleich Reporter, und der hatte, als er im Winter 1945/46 über die Kohlennot berichtete, ein Thermometer mit, hob die Temperaturunterschiede in den Büros der Verteiler und den Werkstätten und Wohnungen der »Bezugsberechtigten« hervor. Der machte sich auch sonst nicht beliebt, war aber früher bei der Marine gewesen und so Sturm gewöhnt. Und der nahm nun an einer Pressekonferenz Bratkes teil, eines ehemaligen Lithographen und Geschäftsführers einer Konsumgenossenschaft, der über die Gewerkschaftsbewegung Bürgermeister von Misburg und Präsident des Hannoverschen Provinzialausschusses geworden war. Bratke teilte den Journalisten mit, aus dem Messeplan werde nun leider doch nichts, denn der von den Engländern vorgeschriebene Eröffnungstermin sei nicht einzuhalten. Und da fragte Zell: »Wieso? Das kann man doch schaffen!« Bratke erwiderte: »Wenn Sie so tüchtig sind, so machen Sie es doch!« Und Zell sagte: »Ger.ne!« Und wurde Messedirektor. Denn er hatte Ideen, die er am gleichen Abend Bratke auseinandersetzte, und der vertraute ihm. Zell erwies sich als Organisationsgenie. Und während die Ausstellungs-Kojen zustande kamen, wurden am 15. August 1947 die Gründungsdokumente der »Deutschen Messe- und Ausstellungs AG Hannover« unterzeichnet - drei Tage vor dem Eröffnungstermin. Von Kaisern und Königen unterschriebene Privilegien mit eindrucksvollen Siegeln; Staatsverträge und feierliche Stadtrechte begleiteten den Weg der deutschen Handels-Messen seit über tausend Jahren. Die Hannover-Messe kam durch eine nüchterne Eintragung im Handelsregister von nur neun Zeilen zustande. Aber die zählten damals mehr als alle früheren Pergamente.

Denn durch die »Proklamation Nr. 2« des Alliierten Kontrollrates vom 20. September 1945 war ja ein grundsätzliches Außenhandels-Verbot über Deutschland verhängt worden, das die Militärregierungs-Gesetze Nr. 53 und 161 näher erläuterten. Und da hieß es: »Alle Geschäfte über Devisenwerte, die Übernahme von Lieferungs- und Zahlungsverpflichtungen gegenüber Ausländern und die Ein- und Ausfuhr von Vermögenswerten sind verboten.« Da untersagte das Gesetz Nr. 161 »jeden Waren- und Personenverkehr über die Grenzen des besetzten Deutschland«, konnten Befreiungen nur durch die zuständigen Besatzungsdienststellen erteilt werden. Diese Stellen übernahmen 1945/46 selber die zu exportierenden Güter und stellten Requisitions-Bescheinigungen aus, in der britischen Zone z. B. das berüchtigte »80-G-Formular«, die die deutschen Finanzbehörden einlösen mußten. Mit diesen Gütern bezahlten sie die »Kategorie-A-Im-

porte«, die »Hungersnöte, Seuchen und Unruhen in Deutschland verhüten, nicht aber wirtschaftliche Initiative auslösen« sollten. Und soweit wie möglich auch die »Kategorie-B-Importe« - vorwiegend Industrierohstoffe -, die »die deutsche Wirtschaft bis Ende 1949 selbsttragend« zu machen hatten. Zu den Kriegszielen hatte wie die Entmilitarisierung die Zwangsautarkisierung Deutschlands gehört - und die gelang hervorragend: Die »B-Importe« machten 1947 im Monatsdurchschnitt 2,76 Millionen \$ aus. Was an Rohstoffen und Halbfabrikaten im Jahre 1936 binnen zwei Tagen importiert worden war, mußte jetzt für vier Monate reichen. Hinzu kam, daß der Güterfluß über die Zonengrenzen auf ein Zwanzigstel des Vorkriegsstandes fiel. Und das war eine noch weit schwerere Belastung als Demontagen und Besatzungskosten. Deutschlands Auslandskontakte beschränkten sich also vorerst auf die von Schmuggler- und Verbrecherbanden. Für die gab es keine Grenzen, und wenn einmal ein Auto »geschnappt« wurde, dessen Kotflügel aus purem Gold bestanden, oder ein »armer Verschleppter«, der für 300000 \$ Brillanten in der Hosentasche trug, so nur, weil dann gewisse Fehden zwischen dieser oder jener »Sonder-Dienststelle« oder diesem oder jenem »gang« ausgetragen wurden. Verurteilungen gab es praktisch nie, auch nicht im Fall des israelischen Frachters »Dormit«. Am 6. August 1949 gingen Beamte der amerikanischen Besatzungsarmee in Bremerhaven an Bord dieses Schiffes, das gerade nach Palästina auslaufen wollte, und ordneten die Löschung der gesamten Ladung an. Denn die Zollpapiere waren gefälscht, und die Kisten, die angeblich Umzugsgut enthielten, bargen die komplette Ausrüstung einer Schuhfabrik, deutsche Werkzeugmaschinen, Autos und Traktoren. Dennoch erhielt die »Dormit«, die ebenso wie die Güter hätte beschlagnahmt werden müssen, schon am nächsten Tag die Ausreisegenehmigung nach Rotterdam. Niemand wurde verhaftet. Und niemand in Deutschland erfuhr von dem Fall, der nur einer unter vielen war.

Und wozu auch? Deutsche Behörden waren da »grundsätzlich unzuständig«, und noch am 30. September 1949 nahm z. B. Landgerichtsrat Vojcek vom Landgericht München 1 zu Protokoll: »Es erscheint Boris Zuckermann, Kaufmann in München, Grünwalderstraße 196, und gibt an: geboren am 22. 12. 1913 in Chazh (Polen) und erklärt, daß er sich der deutschen Gerichtsbarkeit nicht unterwerfe.« Und damit war auch dieser Fall erledigt, obwohl Herr Zuckermann auf dem Grundstück des Schriftstellers Bruno Luxenberg, ohne den zu fragen und ohne jede Erlaubnis oder gar Bezahlung, Ecke Hoechlstraße-Möhlstraße zwölf Ver-

kaufsläden errichtete, eine autonome DP-Republik München-Bogenhausen gründete. Daß es in der Möhlstraße Juwelen ebenso gab wie Mehl, deutsche Kameras wie französischen Cognac und spanische Apfelsinen, sahen die Deutschen. Aber daß sich hier auch die »Spezialisten« trafen, die deutsche Rundfunkapparate nach Holland schmuggelten, von wo sie als holländisches Fabrikat nach Belgien gingen, wußten sie sowenig, wie daß es »einfach« war, deutsche Maschinen nach Mailand zu bringen und dänische Konserven nach Hamburg. Hier wurden Pässe und Ausreisegenehmigungen, Visa für alle möglichen Länder und jede Sorte Zahlungsmittel »beschafft«, und hier trafen sich Europas »Kunsthändler«, von deren Geschäftsvolumen man sich eine Vorstellung machen kann, wenn man die amtliche Mitteilung des State Department in Washington kennt, mit dessen Hilfe 5945-62 in den USA

878 gestohlene Kunstgegenstände sichergestellt und 14 europäischen Ländern zurückgegeben wurden, darunter z. B. eine Sammlung von 660 Zinnsoldaten, die ein amerikanischer Offizier einem deutschen Museum »entnahm«, um »dem deutschen Militarismus entgegenzuwirken«.

Ja, und dann wurde der deutsche Export natürlich durch die »Barter-Centers«, die »Tausch-Zentralen« der amerikanischen Armee, gefördert, die in Frankfurt und Berlin eingerichtet wurden. Hier waren schon 1945 Deutsche willkommen, konnten sie ohne langwierige Prozedur ein und aus gehen. Meist ältere Damen kamen hier mit schweren Paketen an, zeigten ihr Meißener Service oder ihren silbernen Brotkorb der (deutschen) Schätzungskommission und bekamen einen Zettel für so und so viele »Tauschpunkte«. Dann konnten sie die Tafel mit den »Tauschkursen« studieren, die je nach Angebot und Nachfrage schwankten und im März 1948 z. B. folgendermaßen standen: i Pfund Butter so Punkte; i Pfund gemahlener Kaffee 40 Punkte; i Dose Kondensmilch 20 Punkte. War der Entschluß gefaßt, ging man nebenan in ein schwerbewachtes Lagerhaus. Hier waren all die Schätze ausgestellt, die früher typisch für das »deutsche Heim« waren, sehr viel Porzellan, sehr viel Silber, aber auch Gemälde, Teppiche, Antiquitäten. Und da gab es auch das »Food Counter«: Hier wurden die Tauschpunkte gegen Lebens- und Genußmittel eingelöst.

Die stammten von amerikanischen Besatzerfamilien. Sie bekamen z. B. für 5 Pfund Kaffee 200 Punkte - und das genügte, um ein silbernes Kaffee-Service zu erwerben, das heute gut 2000 Mark kosten würde. Es gab Amerikaner, die diese Art »Tausch« ablehnten. Aber neun Zehntel fanden gar nichts dabei, die »Gelegenheit zu nutzen«, und ihre Wohnungen glichen sehr bald Lager-

häusern. Sie waren es, die z. B. in der Besatzungskostenrechnung des Jahres 1949/50 den Posten »Kisten und Verpackungsmaterial - 3,2 Millionen DM« verursachten. Aber nicht nur zu privaten Zwecken wurden die »Barter-Centers« benutzt. Manche Besitzer hatten daheim Verwandte, die in Antiquitäten handelten. Nichts hinderte sie, Kaffee oder Konserven nach Deutschland zu senden und sich so auf Jahre mit Handelsgut zu versehen. Der Fachausdruck für diese Transaktionen lautete »kid-glove-looting« - »Gleichhandschuh-Plünderung« -, und als die zu sehr überhandnahmen, wurden die »Barter-Centers« im Mai 1948 geschlossen. Denn für Juni war ja die Währungsreform vorgesehen. Was diese »Barter-Centers« Deutschland kosteten, wurde nie festgestellt, aber schließlich diente ja der gesamte deutsche Export jahrelang »zusätzlicher alliierter Kriegskosten-Deckung«, denn vorwiegend Rohstoffe wurden exportiert, und die (wie gezeigt) zu Verlustpreisen. Noch 1950 kosteten die den deutschen Bergbau drei Millionen DM täglich, denn er bekam für seine Exporte \$ 14,07 die Tonne, während amerikanische Kohle damals nicht unter 23 \$ zu haben war. Wie der Wohlstand aller Industrieländer, beruhte auch der Deutschlands auf »Intelligenz-Exporten«, die vor dem Krieg acht Zehntel des Gesamtausfuhrwertes erbrachten. 1947 aber war die Fertigungsausfuhr auf ein Fünfunddreißigstel des Volumens von 1937 gesunken, stellten Kohle und Holz und andere Rohstoffe drei Viertel des westdeutschen Exporterlöses. Da war dementsprechend der Gesamtaußenhandelsumsatz der Westzonen auf 78 Mark pro Kopf gefallen, somit nicht größer als im Jahre 1866: Die Anstrengungen von drei Generationen schienen ausgelöscht. Und daß dieser Umsatz (wie im Jahre 1964) jemals 2124 DM oder wertmäßig das Fünffache des »Boom-Jahres« 1929 erreichen könnte, schien völlig ausgeschlossen. Denn deutschfreundlicher war die Welt seit dem 1. September 1897 gewiß nicht geworden, und schon damals schrieb die Londoner »Saturday Review«: »Kein Winkel der Welt, in dem England und Deutschland nicht in Wettbewerb ständen . . . In Transvaal, am Kap, in Mittelafrrika, in Indien steht der deutsche Außenhandel mit dem unsern im Kampf. . . Eine Million kleiner Reibungen bereitet den größten Krieg vor, den die Welt je sah . . . Nationen kämpfen jahrelang um eine Stadt oder um eine Erbfolge: Müssen wir da nicht um einen jährlichen Handel von 200 Millionen Pfund kämpfen. . . ? Wenn Deutschland morgen ausgelöscht wäre, gäbe es übermorgen keinen Engländer, den das nicht entsprechend reicher machte . . . »Germaniam esse delendam!« (- Deutschland muß vernichtet werden!)<(

Und es wurde vernichtet. Aber sehr bald merkten die Sieger, daß sie das sehr teuer zu stehen kam. Die abgetrennten Ostgebiete hatten 26 Millionen Deutsche mit Fett und Fleisch, über 25 Millionen mit Kartoffeln und über 20 Millionen mit Brot versorgt. 1) Die Ernten in den Westzonen sanken, weil es nicht genug Mineraldünger gab. Deutschland war also mehr denn je auf Einfuhren angewiesen, die aber waren nun ungleich teurer als früher, denn Mais z. B. (von dessen Kosten wieder weitgehend die Fett- und Fleischpreise abhängen) notierte in Chicago Mitte 1948 im Durchschnitt mit 167 US-Cents je bushel statt der 44 bei Ausbruch des Krieges. Für Weizen mußten nun 233 statt 67 Cents bezahlt werden und für Baumwolle 37 statt 9 Cents pro Pfund. Wie der Preis von Mineralöl hatten sich die meisten Metallpreise verdreifacht. Sehr bald stand fest, daß Deutschland nur dann vor dem Verhungern bewahrt werden konnte, wenn jährlich mindestens fünf Milliarden Dollar für Importe zur Verfügung standen. So viel aber war den Siegern die Ausschaltung der deutschen Industriekonkurrenz nicht wert. Und nicht zuletzt auch von Deutschlands Nachbarn gedrängt, die das deutsche Vakuum als lebensbedrohend empfanden und auf diesen großen Markt so wenig wie auf die deutschen Lieferungen verzichten wollten, schlossen deshalb Außenminister *Bevin* und Staatssekretär *Byrnes* am 2. Dezember 1946 ein Abkommen über die wirtschaftliche Zusammenlegung der britischen und amerikanischen Zonen und vereinbarten, den deutschen Export mit Hilfe eines zentralen Lenkungs-Systems wieder in Gang zu setzen. Da wurde die »JEIA.a, die »Joint Export-Import-Agency«, gegründet, die wie die französische »OFICOMEX« (mit der sie am 18. Oktober 1948 zusammengelegt wurde) ein Monopol für den deutschen Außenhandel erhielt; die vom April 1947 bis September 1949 amtierte und deren komplizierter Formalismus nur noch von ihrer Skrupellosigkeit übertroffen wurde: Die JEIA machte - vor allem durch die erwähnte »Heimkehrer-Kohle« und das »Heimkehrer-Holz« - außerordentlich gute Geschäfte. Sie war dazu ein hervorragendes Instrument der Wirtschaftsspionage, denn nicht nur alle Auslandskontakte der deutschen Firmen mußten ihr offengelegt, sondern auch alle Kalkulationsunterlagen unterbreitet werden. Am verheerendsten aber wirkte sich die bürokratische Schwerfälligkeit und die kaufmännische Unfähigkeit ihres Personals aus. Als im Mai 1948 z. B. eine Remscheider Firma ihren ersten Nachkriegsauftrag ausführen durfte - Ersatzteile für Belgien, die insgesamt 700 Mark einbrachten -, da hatten dazu 78 Schriftstücke ausgefüllt werden müssen. Und die Lieferung kam nie an, wurde zwischen

Aachen und Verviers verbummelt. Und das war ein Fall unter unzähligen.

Hauptaufgabe des neuen »Zuchtmittels« war, die Belastung der alliierten Steuerzahler, die Devisen für Importe vorschossen, weil der deutsche Exporterlös auch für die minimalsten Bedürfnisse nicht genügte, so rasch und so ausgiebig wie möglich zu entlasten, »ohne die deutsche Welthandelskonkurrenz wiedererstehen zu lassen«. Und so wurden vorerst ausländische Rohstoffe für deutsche Exporte nicht zugeteilt, war auch jede deutsche Industrieausfuhr Verkauf der Substanz und nur durch Auflösung der letzten Vorräte möglich. Und da standen Inlands- und Auslandspreise in keinerlei Zusammenhang: Der deutsche Lieferant erhielt grundsätzlich nur den behördlich scharf kontrollierten Inlandspreis. Für den galt bis Juli 1948 der Preisstop des Jahres 1936. Das Ausland aber mußte prinzipiell in freien Dollars bezahlen, und mehr als alles andere hemmte diese »Dollar-Klausel« Deutschlands Rückkehr auf den Weltmarkt, war sie das schwerste Handelshemmnis der Nachkriegszeit überhaupt: Im April 1948 wurden z. B. die Ruhrkohlenlieferungen an Dänemark gesperrt, weil Kopenhagen rund 50 Millionen \$ schuldete. Denn Dänemark mußte England die Ruhrkohle in Dollars bezahlen, erhielt für seine Lieferungen an die Doppelzone dagegen nur Pfund Sterling, und wenn es nach England verkaufte, natürlich ebenfalls nur Pfunde. 1948 auch lehnte General Clay die Bezahlung von holländischem Gemüse durch deutsche Industrieerzeugnisse ab, denn die brachten anderswo Dollars. Norwegische Fische wurden von der JEIA in nicht-konvertierbaren Pfunden bezahlt, deutsche Lieferungen an Norwegen aber in Dollars verrechnet und so überall. Wie in Holland verfaulten in Italien Obst und Gemüse.

Und da waren die verschiedenen Verrechnungskurse: Bei Deutschlands Einfuhr wurden Dollars zum Militärkurs von 10 Mark pro \$ verrechnet. Die Käufer deutscher Exportgüter hingegen mußten bis zu einem Dollar pro Mark bezahlen. Da nur die JEIA über deutsche »Spezialitäten« verfügte, berechnete sie z. B. für Textilmaschinen pro Mark 8½ Dollar-Cents, während Dieselmotoren schon für 52 Cents je Mark zu haben waren und Schnittholz für 16 Cents. Das französische OFICOMEX schloß sich dieser Praxis an. Und zog natürlich auch wie die JEIA ein Fünftel des Dollarerlöses im vorneherein als »Rückstellung für eventuelle Reparationszahlungen« ab. Wurden die Kurse willkürlich festgelegt, so suchte sich die JEIA auch ihre Handelspartner aus, gab es »Sperrländer«, zu denen keineswegs nur die späteren Ostblockstaaten gehörten, sondern sehr lange auch ganz Ibero-

amerika (als »Domäne der USA«) und Länder wie die Schweiz, Portugal, Spanien und Japan. Noch am 16. März 1948 veröffentlichte die JEIA in Frankfurt eine »neue« Schwarze Liste von 242 ausländischen Firmen, die als »unerwünschte Geschäftspartner« galten, weil sie während des Krieges Handel mit deutschen Firmen trieben oder Deutsche an ihnen beteiligt gewesen waren. Etwa die Hälfte dieser Firmen war in der Schweiz domiziliert, 60 in Spanien, 28 in Schweden.

Blieb es streng verboten, mit derartigen Firmen in Kontakt zu treten, so war bis April 1947 überhaupt jeder Direktkontakt zwischen deutschen Lieferanten und ausländischen Kunden untersagt, jeder Briefverkehr ebenso wie jede persönliche Fühlungnahme. Telephonieren wie Telegraphieren war sowieso unmöglich, denn erst ab 1. Mai 1947 wurden ja Auslands-Ferngespräche und Telegramme von Geschäftsleuten der Französischen Zone angenommen, die entsprechende »Zulassungen« besaßen und nachwiesen, daß sie »dringend erforderlich« waren. Erst ab Juni 1947 - fünfundzwanzig Monate nach Kriegsende - konnten registrierte Handelsfirmen der Bizone ins Ausland telephonieren, wenn die zuständige Handelskammer das befürwortete und jedes einzelne Gespräch bei der alliierten Kontrolle angemeldet wurde. Und Kontrahent ausländischer Geschäftsleute konnten ja auch alleine alliierte Dienststellen wie die JEIA sein, denn erst im März 1947 wurde das britische »Trading with the Enemy«-Gesetz aufgehoben, bis dahin galt auch jeder Kontakt englischer Kaufleute mit deutschen als »Hochverrat«.

Und das macht klar, was es hieß, daß Hannover fünf Monate später seine Export-Messe eröffnete. Da gab es natürlich auch andere wertvolle Initiativen: Durch Verbindungen, die die Heidelberger Schnellpressenfabrik besaß, und die Initiative der Deutsch-Amerikanerin *Timken-Zinnkann* z. B. gelang es, 1948 eine deutsche Industrieausstellung in New York und anschließend die Deutsch-Amerikanische Handelskammer zustande zu bringen. Heute gibt es viele Messen und Ausstellungen in Westdeutschland: Auch Frankfurt, das als Messe- und Ausstellungsstadt schon im 19. Jahrhundert europäischen Ruf erlangte, weil es am Schnittpunkt wichtiger Straßen und Schiffsverkehrswege liegt, schuf Fach-Messen und internationale Zusammenkünfte, die heute Weltruf haben, die ACHEMA z. B., die große Apparate- und Maschinenschau der chemischen Industrie; seine Rauchwaren-Messe oder seine internationale Automobilausstellung und vor allem die Frankfurter Buch-Messe, die jetzt die bedeutendste der Welt ist und für den geistigen Austausch so wichtig wie Hannover für den materiellen:

1949, anlässlich einer Verleger-Tagung in der Paulskirche, entstanden, um dem Sortiment die Neuerscheinungen von etwa 200 Firmen zu zeigen, sind heute rund 1 200 der 2000 Aussteller Ausländer, wird die Frankfurter Buchmesse nun von 30 Staaten beschickt. Da werden auch in Köln und Düsseldorf wichtige Messen abgehalten, aber keine hatte die Schwierigkeiten zu überwinden, die in Hannover zu überwinden waren, ehe 1947 für 1300 der 3000 Firmen, die sich gemeldet hatten, je 16,5 (statt heute durchschnittlich hundert) Quadratmeter Ausstellungsfläche geschaffen waren. Diesen Firmen war z. B. von der Messeleitung mitgeteilt worden, sie brauchten sich wegen Diebstählen keine Sorge zu machen, denn »einerseits bieten die neben den Ausstellungsständen gelegenen Schlafkojen einen weitgehenden Diebstahlsschutz. Andererseits wurde zur Aufbewahrung wertvoller Ausstellungsgegenstände während der Nachtzeit ein auf dem Messegelände vorhandener Luftschutzbunker in einen Tresor-Raum verwandelt.«

Da gab es also Schlafkojen für das Personal. Aber wo sollten die Messebesucher untergebracht werden (die heute rund 40 000 Betten belegen)? Kein einziges Hotel in Hannover war 1947 für private Zwecke frei. Gut 80000 Wohnungen waren im Krieg zerstört worden und so auch kaum eine Privatunterkunft aufzutreiben. Aber da wurden die Schulferien verlegt und aus den Schulen »Hotels« gemacht und 3000 Schlafplätze in Büros hergerichtet. Die Engländer *lieben* der Messeleitung Drell aus Bielefelder Beständen. Sie genehmigten den Ankauf von Sensen und Sichern, von denen der Messedirektor Zell wußte, und die wurden in Bayern gegen langhalmiges Alpengras getauscht. Als 10000 »Matratzen« gefüllt zurück nach Hannover gingen, gab es in München so laute Proteste, daß um ein Haar der Wirtschaftsminister abgesetzt worden wäre. Aber die Messebesucher brauchten nicht auf dem nackten Boden zu schlafen und bekamen auch geliehene Armeedecken.

Heute ist die Hannover-Messe während ihrer zehntägigen Dauer der größte gastronomische Betrieb Europas, in 40 Restaurants und Gaststätten mit 3000 Beschäftigten stehen 22000 Sitzplätze zur Verfügung. Da werden allein an Würstchen eineinhalb bis zwei Millionen verzehrt. Am 8. Mai 1947 aber schrieb die »Deutsche Messe- und Ausstellungs AG« an Amtmann Hoffmann im Wirtschafts- und Ernährungsamt der Landeshauptstadt Hannover: »Am 1. i. Mai findet in Hannover-Laatzten eine Tagung statt, an der Vertreter der Wirtschaftsministerien aller west- und süddeutschen Länder beteiligt sind und die der Durchführung der von der

Militärregierung veranlaßten Export-Messe 1947 dient. Für das dabei vorgesehene Essen bitten wir um Zuweisung der nachstehend genannten Nahrungsmittel: 50 Stück Würstchen zu je 100 Gramm; 8 Kilo Erbsen; 7 Kilo Kartoffeln; 3 Kilo fettes Schweinefleisch; 3 Kilo Rinder-Knochen; 9,5 Kilo Speck zum Ausbraten; 1 Kilo Grieß; 15 Liter Milch; 10 Kilo Rhabarber; 2 Kilo Zucker.« Amtmann Hoffmann wagte eine so große Extra-Zuteilung nicht auf eigene Verantwortung vorzunehmen. Aber Oberstadtdirektor Bratke setzte sie durch, und als die Gäste kamen, sahen sie auf dem vor kurzem noch wüsten Fabriksgelände einen künstlichen See und schlanke, hochgewölbte Brücken, die neue Wasserläufe überspannten. Da waren Blumen gepflanzt und Sträucher, und da war aus Ackern ein Freigelände geworden. »Hier wuchsen bisher nur Kartoffeln, und hier werden wir nun Dollars ernten!« sagte Bratke. »Und unter welcher Flagge?« wurde er gefragt. Denn eine deutsche gab es noch nicht. Aber da wurden rundum Fahnen in Gelb und Blau und Weiß aufgezogen und am 18. August 1947 die Messe Hannover eröffnet. Die Briten setzten Truppen-Transporter ein. Lastwagen mit Holzvergaseren fanden sich, und so kamen am ersten Tag 20000 Besucher, von Neugier und Trümmeröde getrieben. Aber es kamen auch Käufer, erstmals nach dem Krieg wieder Tausende Ausländer. Denn nur diese konnten vorerst kaufen. Wie der Marschall der Royal Air Force, Militärgouverneur Sholto *Douglas*: es sagte: »Der Zweck dieser Messe ist es, Muster von Waren zu zeigen, die während der nächsten zwei Jahre exportiert werden sollen.« General Lucius *Clay* aber fügte hinzu: »Export-Messen, wie die in Hannover, sollten ein tatkräftiges Echo bei allen jenen finden, die eine bessere Welt sehen wollen, in der alle Völker ein friedliches Leben führen können. . .« Und G. W. *McRea*, »Regional Commissioner 1 and Niedersachsen and British Chairman, Anglo-American Ripartite Economic Council«, erklärte: »Der Erfolg oder Mißerfolg der Messe wird mit darüber entscheiden, ob die westlichen Zonen Deutschlands sich in absehbarer Zeit aus den jetzigen, fast unerträglichen Verhältnissen herausarbeiten, oder ob diese Verhältnisse weiterbestehen ...

1 Hannover aber wurde ein einmaliger Erfolg. Einkäufer aus über hundert Ländern besuchen nun diese Messe, denn hier gibt es Vergleichsmöglichkeiten wie sonst nirgends, herrscht strenge 1 Branchen-Konzentration. Es gibt keine »National-Pavillons«, sondern in- und ausländische Firmen stehen in ihren Gruppen nebeneinander, mit wenigen Blicken ist festzustellen, was irgendwo auf der Welt auf diesem oder jenem Fachgebiet geboten wird,

was z. B. über 1700 Maschinenfabriken oder 1450 elektrotechnische Betriebe Neues entwickelten. 1947 hatte es in Hannover 1300 deutsche und keinen ausländischen Aussteller gegeben. Aber dann wurde Deutschland auch als Markt wieder interessant, und 1950 stellten die ersten aus 10 Staaten stammenden Ausländer aus. Und 1965 gab es neben nun 445 deutschen Ausstellern 1416 ausländische Firmen aus 30 Ländern, darunter 50 Ostblock-Unternehmen. Heute ist der zweibändige Messe-Katalog so dick, daß er in einer Handtasche aus Zellophan mit soliden Henkeln daran geliefert wird. Und heute ist auch vergessen, daß es 1947 noch eine britische Vorschrift gab, die ausländischen Messebesuchern streng verbot, »irgendwelche Schriften aus Deutschland« mit nach Hause zu nehmen, »keinerlei Broschüren, Kataloge, handgeschriebene Notizen«.

Ähnliche Behinderungen gab es viele. Dennoch aber war durch Hannover erstmals nach dem Krieg ein Gedankenaustausch der Beteiligten möglich. Die Sperrmauer um Deutschland erhielt die ersten Breschen, statt Behördenvertretern unterhielten sich die Praktiker über Wirtschaftsfragen; sie aber wußten: Kaufen kann nur, wer auch verkaufen kann. Deutschland als Exporteur auszuschalten, bedeutete zugleich Verzicht auf den deutschen Markt.

Im Jahre 1949 hatte die Ausfuhr der Bundesrepublik einen Gesamtwert von 4,2 Milliarden Mark. 1964 waren es 64,9 Milliarden oder das mehr als Siebzehnfache.

Aber inzwischen stieg auch der Wert der deutschen Einfuhr von 7,9 auf 58,8 Milliarden DM, und es war diese gewaltige Kaufkraft, die mehr als alles andere dazu beitrug, daß Deutschland wieder in die »Völkergemeinschaft« aufgenommen wurde. Diese Kaufkraft beruht auf Millionen Einzelleistungen, und sie beruht auf dem Weitblick und dem Mut von überragenden Einzelpersonlichkeiten wie Heinrich Nordhoff, Hans-Günther Sohl oder Berthold Beitz. Aber deren Voraussetzung war natürlich auch das Wiedererlangen der deutschen Informations- und Bewegungsfreiheit, und wenn uns die heute selbstverständlich scheinen, so waren sie das zum Teil auch noch zehn Jahre nach dem Krieg nicht: Da hörte der Lizenz-Zwang der deutschen Presse erst am 1. Januar 1950 auf. Da konnte die Bundesbahn ihren ersten Nachkriegsvertrag über internationale Eisenbahnverbindungen (mit Österreich) erst 1953 schließen.

Da wurde Deutschland (das entscheidend zu seiner Begründung beitrug) erst 1955 wieder Vollmitglied des Weltpostvereins. Und da erfolgte erst am 1. Mai 1955 die Wiederaufnahme des deut-

schen Luftverkehrs, blieb Deutschland zehn Jahre lang vom Himmel vertrieben.

Keine deutsche Hochsee-Schiffahrt aber sollte es nie mehr geben, und natürlich war es eine der Haupt-Voraussetzungen für den Wiederaufstieg des deutschen Außenhandels, daß es doch wieder einen deutschen Schiffbau und eine deutsche Schiffahrt gibt, denn die Seefracht macht 15 bis 20% des Wertes der beförderten Güter aus und bei Massengütern wie Kohle ist sie ebenso hoch wie der Warenwert. Was es heißt, daß der gesamte deutsche Außenhandel unter fremder Flagge abgewickelt werden sollte, ist also klar.

Aber Kriegsbeute muß man nicht nur machen, sondern auch heimbringen, wenn sie Wert haben soll. Dazu waren die Sieger nach 1945 alleine nicht imstande. Und so verödeten Hamburg und Kiel sowenig wie Essen. Gehören auch deutsche Schiffe und deutsche Werften wieder zu den leistungsfähigsten der Welt.

32 Die Getto-Mauern fallen

DAS WIEDERGEWINNEN DER INFORMATIONSGE- UND BEWEGUNGSFREIHEIT

Da steht im Sommer 1965 ein Zug am Bahnsteig der Münchner Internationalen Verkehrsausstellung, der täglich zweimal in 23 Minuten nach Augsburg fährt. Eine vollelektrische »E—o3« gibt ihm 230 Kilometer Stundengeschwindigkeit. Und damit ist er so einmalig auf der Welt wie die TEE, die schönsten Züge der Erde. Da geben Deutsche 1950 für Auslands-Reisen 58 Millionen DM aus. Zehn Jahre später 2808 Millionen oder fast das Fünzigfache, und auch das ist erst ein Beginn.

Und wer weiß so noch, wie es war, vor nur zwanzig Jahren, das Reisen, damals . . .? Wie es überhaupt war, im deutschen »Getto«, in dem schon seit 1933 Devisenbeschränkungen herrschten, die praktisch Grenzsperrn gleichkamen, und das nun hermetisch gegen alle Nachbarn abgesperrt wurde, erst seit dem 21. Juni 1949 wieder von ausländischen Touristen besucht werden durfte? In dem die Sieger den Rundfunk wie die Presse kontrollierten und Ziffer 29 der »Proklamation Nr. 2« vom 20. September 1945 die deutschen Behörden verpflichtete, das gesamte Binnen-Transportsystem, die Luftwege und Flugplätze wie die Schienen-, Straßen- und Wasserwege den Alliierten »uneingeschränkt zur Verfügung« zu stellen?

Da trug einer ein Einmachglas mit einem Goldfisch in der Hand. Da hatte eine junge Frau, kahlgeschoren, weil sie sich »abgab« mit wem sie es nicht hätte tun dürfen, ihre Katze gerettet. Und da reiste einer auf dem Waggondach mit einer weißen Ziege: Weil sie das einzig Lebendige gewesen war, das er in den Ruinen seines Heimats fand. Und weil sie sich in all dem Dreck so schön weiß fühlte. Die Ziege war trocken, fand ja kaum genug zu fressen, um selber am Leben zu bleiben. Aber sie war so schön weiß...

Das war das deutsche Reise-Publikum 1945. Und welch ein Fortschritt, daß überhaupt wieder Züge fahren! Die schlingerten auf ausgefahrenen Schienen und krochen vorsichtig über Notbrücken. Hamburg—Lübeck sechs Stunden. Das Abteil dunkel, die Menschen eingezwängt hinter Sperrholzfenstern, durch deren Ritzen die Kälte drang. Zerstörte Bahnhöfe. Und auf allen Tausende Wartende. Die ritten dann auf den Puffern, klammerten sich an jede Eisenstange. Denn anderswo war es vielleicht besser. Da

sollte doch in Lindau eine Tante leben: Ob die vielleicht etwas von der Frau gehört hatte?

Jeder vierte Deutsche war 1945 ein Suchender: Quälende Ungewißheit über das Schicksal von Ausgebombten, Flüchtlingen oder Kriegsgefangenen trieb Unzählige von Ort zu Ort und von Amt zu Amt, und allein an das Deutsche Rote Kreuz wurden 14 Millionen Suchanträge gerichtet. Zumindest Gewißheit über das Schicksal des Gatten, der Eltern oder Kinder wollte man haben, auch wenn man auf das Wiederzusammenkommen gar nicht mehr hoffte. 1964 enthielt die Zentrale Namenskartei des DRK-Suchdienstes 34 Millionen Unterlagen. 7,7 Millionen Auskünfte wurden in diesen 20 Jahren gegeben. Und ungleich mehr noch wurden selber eingeholt, von einem Ende Deutschlands zum andern. Und was das damals hieß

Was von den Straßen übrig war, zerfuhren die Panzer. Ständig waren die unterwegs, niemand ahnte, wozu. Ständig waren auch Armee-Lastwagen unterwegs. Die brachten »Verschleppte« von Kassel nach Warschau und französische Kriegsgefangene von Breslau nach Brest. Da fuhren Tausende amerikanische LKWs leer kreuz und quer durch Deutschland, und die aus Alabama oder Georgia stammenden schwarzen Fahrer nahmen manchmal auch Deutsche mit, obwohl das natürlich streng verboten war. Aber was war nicht alles verboten! Die Russen z. B. liebten Armbanduhren. Womöglich mit schwarzem Zifferblatt und mit vielen Rubinen. Man durfte ihnen nichts verkaufen. Aber die Fahrer ließen sich eben doch ganze Kisten voll »Ingersoll«-Uhren aus den Staaten kommen, jeder amerikanische Drugstore verkaufte die ja für 98 Cents. Lange laufen die zwar nicht und Rubine haben sie natürlich auch keine. Aber konnte man sich nicht auch Nagellack schicken lassen? Die »Steine« wurden ins Werk gemalt, und der Iwan zahlte. Schon um solche Uhren abzuliefern, mußte man Fahrten organisieren. Und sie halfen auch manche deutsche Familie wieder zusammenbringen.

Wichtiger war natürlich auch damals die Eisenbahn. Nur ein Fünftel der Geleise und weniger als ein Zehntel der Weichen waren zerstört. Aber meist die der großen Durchgangs-Bahnhöfe. Und da waren auch 2/3 der 23000 Eisenbahnbrücken unbenutzbar, die es auf dem Bundesgebiet gibt, waren zwischen Basel und der holländischen Grenze sämtliche Rheingrabenbrücken zerstört und, bis auf eine, sämtliche 24 Mainbrücken. Und da war z. B. die Passauer Eisenbahnbrücke über den Inn mit ihren Schienen und Schwellen ein so unentwirrbarer, fest im Kies des zehn Meter unter dem Wasserspiegel liegenden Flußbettes verankertes

Schrottknäuel geworden, daß es neun Monate dauerte, ehe es zerschnitten und gehoben werden konnte.

Anderswo wurden wahre Wunder binnen weniger Tage vollbracht. Aber da es zu wenig Teeröl gab, waren während des Krieges die Holzschwellen mit Salz getränkt worden, hatten sie nur ein Viertel der normalen Lebensdauer. Da gab es 1946 zehnmal so viele Schienenbrüche wie 1936 und über 5000 Kilometer Langsamfahrstrecken. Da hatte der Besatzungsverkehr Priorität, und da ließen die Sieger nur die Strecken in Ordnung bringen, die sie als Nachschublinien und für den Kohlen-Export brauchten, kümmerten sie sich um den Rest nicht. Der unterstand ihren lokalen Machthabern. Und die...

Da war 1945 z. B. der deutsche Diplomingenieur Max Jacobsen von einem amerikanischen Armeekorps als verantwortlicher Leiter der Reichsbahndirektion Wuppertal eingesetzt worden. Das heißt für den westlichen Teil dieses Bezirks, denn der östliche lag im Bereich einer anderen Armee. Die Zerstörungen waren hier gering, im Bergischen Land konnte schon im Mai 1945 der Eisenbahnbetrieb wieder aufgenommen werden, und der Kreis-kommandant des oberbergischen Kreises Gummersbach war daran auch sehr interessiert, denn die Stromversorgung seines Gebietes hing von den entsprechenden Kohlenzufuhren ab. Aber da residierte in Wipperfürth ein amerikanischer Hauptmann, der jeden Eisenbahnverkehr streng verbot. Als ein Zug von Gummersbach nach Wuppertal abging, erschien dieser Hauptmann in der Reichsbahndirektion, um den verantwortlichen Leiter zu verhaften. Und der hier residierende Verbindungsoffizier brauchte zwei Stunden, um ihn zu beruhigen. Der mußte den ganzen Stab des Armeekorps und drei Generäle mobilisieren, ehe der »Zwischenfall« erledigt war. Dennoch fuhren bald überall wieder Züge. Ohne sich Gedanken darüber zu machen, was eines Tages aus der zerschlagenen Reichsbahn-Organisation werden würde, und ohne auf Weisungen vorgesetzter Stellen zu warten, taten die deutschen Eisenbahner ihre Pflicht, gingen sie verbissen an den Wiederaufbau. Erst nach langwierigen Verhandlungen bekamen die Vorgesetzten Spezialausweise, die ihnen Dienstreisen ermöglichten. Aber schon vorher hatten ihre Leute überall selber das Nötigste getan. Zwar betrug die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit 1945 höchstens 20 Stundenkilometer, die Wagenumlaufzeit im Güterverkehr bis 14 Tage. Aber »die Räder rollten«. Sie rollten nicht mehr »für den Sieg«. Aber nach wie vor galt: »Jeder Wagen mehr - acht Tage Kartoffeln für 2000 Familien!« Allerdings mußten diese aus der gleichen Zone stammen, andern-

falls rollten die Wagen nicht, denn wie die Auslandsgrenzen waren auch die Zonengrenzen fast unüberschreitbar. Und als am 30. Juni 1946 eine förmliche Sperre zwischen dem sowjetischen und dem westlichen Besatzungsgebiet in Kraft trat, da war die nicht einseitig beschlossen worden, sondern von allen vier Mitgliedern des Kontrollrates. Aber auch von der britischen in die französische Zone zu gelangen, war ein Abenteuer und eine Reise von Freiburg nach Tübingen keineswegs einfach, obwohl die in der gleichen Zone lagen. Von Frankfurt durch das französische Gebiet nach Köln fuhr auch 1947 nur ein »plombierter« Zug täglich, für alle anderen brauchte man französische »Durchreise-Visen«, auch wenn man nur von Rüdesheim nach Bad Honnef; wollte. Für Familienbesuche wurden solche Visen nicht erteilt, man mußte »berufliche Gründe« nachweisen. Und die Panik vor der »Kontrolle« erfüllte damals alle deutschen Züge. Da berichtete z. B. am 24. August 1946 die Freiburger »Gegenwart«

Früher fuhren hier die Schnellzüge durch. Denn warum hätten sie stehenbleiben sollen?... Jetzt ist die Zonen-Kontrolle;; der einzige Gesprächsstoff..., und man kann sich nicht mehr schützen vor dem Anprall der Panik, die dieses Wort allmählich und unwiderruflich verbreitet... Und dann ist man dort. Kaum hat der Zug gehalten, heißt es schon: Alles aussteigen, mit Gepäck!... Der Neuling erwartet natürlich, daß nun die fremden Soldaten kommen und jene Kontrolle der Papiere und Koffer vornehmen. Aber von denen schlendern nur ein paar gelangweilt und gummikauend auf weichen Sohlen am Zug entlang. Also keine Kontrolle? Da kommen sie schließlich, es ist schon ein halbe Stunde verstrichen: die Kontrolleure, die deutsche Polizei. Die Uniformen sitzen - Donnerwetter, tadellos! - Die Beine stecken in Breeches und smarten Langschäftern. Während einer ein Schnellfeuergewehr ausländischer Herkunft umgehängt, die Wagen durchsucht, treibt ein anderer die Reisenden mit schnarrender Stimme zurück: Drei Meter vom Zuge, oder ich kontrolliere nicht! Und die Reisenden weichen zurück, die einen, weil sie doch etwas im Koffer oder irgendeinen Ausweis nicht haben, die andern... weil sie fürchten, daß ihre »Renitenz« sie teuer zu stehen kommen könnte, und wäre es nur die Verzögerung der Weiterfahrt. Langsam werden die Koffer, Stück für Stück, durchsucht, langsam die Papiere geprüft. Es wird beschlagnahmt, es wird konfisziert, es wird kontrolliert. Schon hat der Zug anderthalb Stunden Verspätung. Die Reisenden, ein Haufen eingeschüchterter, obrigkeitgläubiger, vor Angst, aber nicht vor Scham und Wut bebender Deutscher des Jahres 1946, füllen

langsam wieder den Zug. Und der Zeitgenosse weiß nicht, was ihn mehr entrüstet und tiefer empört: die würdelose Herrschsucht dieser Kontrolleure, die ihre Autorität doch nur erborgt haben, (1)er die unwürdige Unterwürfigkeit seiner Mitmenschen. .

Reisen, damals... Aber meist war das die einzige Möglichkeit, sich Gewißheit über das Schicksal der Angehörigen zu verschaffen. Denn der Briefverkehr über die Zonen-Grenzen wurde erst in November 1946 aufgenommen, 72 Wochen nach der Kapitulation. Peinlichst zensuriert natürlich, und drei von fünf Briefen kamen nie an, weil »die Verbreitung von Gerüchten... und jede unwahre Angabe über die Lebensverhältnisse sowie jede Kritik der Besatzungsmächte. . . zur Vernichtung des Schreibens« fihrte.

1)er örtliche Postdienst war zwar meist schon wenige Wochen nach Kriegsende wieder in Gang gekommen. Aber in einer Münchener Rundfunk-Mitteilung hieß es z. B. am 1. Juni 1945: »Im Izkirk der Landeshauptstadt wird ab 18. Juni der örtliche Postverkehr (Postkarten und Briefe bis zo Gramm) wieder zugelassen. 1)er Portobetrag muß an den Schaltern bar bezahlt werden, da die Iriefmarken mit dem Bilde Hitlers nicht weiter verwendet werden •Urfcn. Mit solchen Marken frankierte Briefe werden vernichtet . . .

Im August 1945 wurde der Postverkehr in der britischen Zone tiefgenommen. Briefkästen durften auch hier nicht benutzt werden, nur persönlich eingelieferte Briefe wurden befördert, denn der Absender mußte sich ausweisen, die Absender-Adresse wurde in Auftrag der Zensur und des CIC kontrolliert. Ein Brief von Köln nach Lübeck brauchte mindestens 14 Tage.

•1um Auslandsverkehr zugelassen« konnten Postkarten und Iriefe bis zo Gramm seit x. April 1946 werden - falls »die unurn- lügliche Notwendigkeit der Korrespondenz« nachgewiesen wurde und der Briefschreiber nicht »belastet« war. Praktisch war ihtit eine Maßnahme zugunsten der »Displaced Persons«. Und so Mittgen 1948 von rund 3 Milliarden Sendungen (statt der 1940 etwa acht und der heute 15 Milliarden jährlich), die die Post Iirwiltigte, nur 137 Millionen oder 40/0 ins Ausland. Zwar war der Weltpostverein auf deutsche Initiative zustande gekommen tml hatte Heinrich von Stephan 1874 nach der Unterzeichnung Irr Rerner Verträge gesagt: »Macht mir das nach in der Politik: keinen Zoll, keine Steuern, keine Kanonen, keine Grenzen, krhien Erbfeind mehr. . .« Aber wenn dank des Weltpostvereins mehr als 400000 Postämter untereinander in Verbindung tuittden, die deutschen gehörten nun nicht mehr dazu, erst 1955

wurde die Bundesrepublik, wie gesagt, wieder aktives und vollständiges Mitglied dieser großen Gemeinschaft. Nicht nur der Auslandsverkehr aber, sondern der gesamte Post- und Fernmeldedienst war 1945 durch das »Gesetz Nr. 76« der Militärregierung stillgelegt worden. Durch den Artikel II der »Proklamation Nr. 1« wurden die Rechte des Deutschen Reiches auf diesen Gebieten als eine »Deutschland als Ganzes« angehende Angelegenheit auf den Kontrollrat übertragen - aber eine zentrale Leitung kam hier sowenig wie auf anderen Gebieten zustande, und so gab es vorerst überhaupt keine Postbehörde. Erst im Winter 1945 entstand für die britische Zone eine »Reichspost-Oberdirektion« in Bad Salzuflen. Im Frühjahr 1946 gründeten die Amerikaner für ihre Zone das »Oberpost-Direktorium« in München, und erst im Frühjahr 1947 kam die »Hauptverwaltung für das Post- und Fernmeldewesen des amerikanischen und britischen Besatzungsgebietes« zustande, die später ein Teil des Frankfurter Wirtschaftsrates und der Kern des heutigen Bundespostministeriums wurde. Erst 1949 waren Post- und Fernsprechkennzeichen für die 44 Millionen Bewohner des »Vereinigten Wirtschaftsgebietes« wieder normal.

Die Deutsche Reichspost hatte getan, was sie konnte. Aber im Mai 1945 hörte sie nicht nur durch die Besatzer-Eingriffe, sondern auch materiell weitgehend zu bestehen auf. Mehr als die Hälfte ihrer 3400 Dienstgebäude war zerstört, der größte Teil der Kraftfahrzeuge, Fernsprech- und Fernschreibeinrichtungen vernichtet. In Berlin z. B. hatte es über eine halbe Million Fernsprechteilnehmer gegeben. 1945 waren noch 124 Anschlüsse brauchbar. Und bis März 1949 verlor die Post 35 600 ihrer Leute durch Entnazifizierungen, davon 27 300 in der amerikanischen Zone. Der Dienst der übriggebliebenen war eine Qual. Schon als noch Schuttberge die meisten Großstadtstraßen versperrten, wurden - wie in der Antike - Stafettenläufer eingesetzt, keuchten die Postboten mit leerem Magen über die Ruinen. Sie wagten sich in halbeingestürzte Häuser, spürten mit kriminalistischem Instinkt Adressaten auf. Briefsortierer arbeiteten bei minus 30 Grad in ungeheizten Räumen. Zum Unterschied von Bergbau und Industrie konnte die Post nicht »kompensieren«. Aber es gelang, amerikanische Armeezelte zu beschaffen und aus denen Postsäcke zu machen. Da wurden abgelegte englische Uniformen in Postuniformen umgearbeitet. Schließlich ergaben auch je drei oder vier Wracks ein brauchbares Postauto. Aber was half das alles, wenn die Allmacht der Zensur die Antwort auf den so mühsam zugestellten Hilferuf unterband?

Und wie es eine Briefzensur gab, so natürlich die Presse- und Rundfunkzensur. Im Frühjahr 1945 verstummte der Lärm der Waffen. Da hörten aber auch die Zeitungen zu erscheinen auf, gab es »Sendepausen«, die oft viele Monate dauerten. »Mindestens eine Generation lang« sollte das zu Boden geworfene Deutschland keine Stimme mehr im Kreis der Nationen haben, stumm sollte es sein Schicksal tragen, es stand den Siegern zu, in seinem Namen zu sprechen und zu handeln. Und so breitete sich das Schweigen (1)er Apathie immer weiter in Deutschland aus, die Stille der Hoffnungslosigkeit und Verwüstung. Die Überlebenden vernagelten ihre zertrümmerten Fenster mit Pappe oder Brettern - und jeder freie Blick in die Welt und von draußen nach Deutschland ließ versperrt, die Deutschen waren noch hermetischer isoliert als während des Krieges. Schon aus technischen Gründen, denn alle deutschen Zeitungskorrespondenten waren, wie auch alle deutschen Diplomaten, »repatriert« worden. Die deutschen Nachrichtenbüros wurden nun auch in den neutralen Ländern aufgelöst und alle Funkeinrichtungen beschlagnahmt. Selbst die Gründung einer binnendeutschen Nachrichtenagentur der Alliierten scheiterte vorerst am Mangel von Radiosendern. Schließlich wurde nach langem Suchen in der Nähe von Mühlacker eine ausgeplünderte, fahrbare 40-Kilowatt-Station der Wehrmacht gefunden und im August 1945 auf das Gelände des ehemaligen Exerzierplatzes in Bad Vilbel bei Frankfurt gebracht. Notdürftig repariert, diente sie Angehörigen der amerikanischen Nachrichtenkontrolle als »GNS« - »German News Service« - zur Durchgabe der ersten Meldungen. Am 5. September 1945 traten dann drei aus der Kriegsgefangenschaft entlassene deutsche Journalisten ihren Dienst bei der Nachrichtenzentrale der amerikanischen Zone an, und am 6. um 6 Uhr früh hieß es erstmals: »Hier ist DANA Bad Nauheim«: Die »Deutsche Allgemeine Nachrichten-Agentur« hatte ihren Betrieb aufgenommen. Sie ging als DENA später in den Besitz der lizenzierten Zeitungen der amerikanischen Zone über und wurde 1949 durch Zusammenlegung mit den zwei anderen Zonen-Agenturen zur dpa, zur heutigen »Deutschen Presse-Agentur« in Hamburg.

Wichtig war die DANA natürlich nicht, bis zum 26. Oktober 1946 fand sie unter alleiniger Leitung amerikanischer Offiziere, später unter alliierter Kontrolle. Und das meiste von dem, was gesendet wurde, konnten die nur zweimal wöchentlich und meist als »1. Inblatt-Drucke«, nur selten auf je vier Seiten erscheinenden deutschen Lizenz-Zeitungen aus Platzmangel nicht bringen. Zwar wurden Nachrichten nun wieder mit Lichtgeschwindigkeit ver-

breitet - falls sie ins alliierte Konzept paßten -, aber die erste täglich erscheinende Nachkriegszeitung Deutschlands war die »Tageszeitung«, die am 6. Mai 1948 - drei Jahre nach Kriegsende - anlässlich der Deutschen Presse-Ausstellung in München erschien und die *nur* während dieser Ausstellung erscheinen sollte. Erst nach langem Hin und Her bewilligten die Amerikaner das tägliche Weitererscheinen als »Die Abendzeitung«.

Über die deutsche Kapitulation in Reims hatte eine Sonder-Ausgabe der »Bayrischen Landeszeitung« am 18. Mai 1945 berichtet - mit zehn Tagen Verspätung also, denn erst seit diesem Tag gab es dieses amerikanische Amtsblatt. Zwar mangelte es nirgends an Druckereien oder Setzern, denn Deutschland war ja vor dem Krieg das bei weitem zeitungreichste Land der Welt gewesen. Während England, das bereits im 17. Jahrhundert eine freie Presse entwickelte, 1932 nur 137 politische Tageszeitungen besaß, gab es damals in Deutschland 4705, die auf ihren Titeln 120 verschiedene Parteirichtungen angaben, obwohl im Reichstag »nur« 24 Parteien vertreten waren. Die Nazis »arisieren«, räumten auch sonst im Blätterwald auf, und vor allem der Papiermangel ließ die Zahl der deutschen Zeitungen bis zum Kriegsende auf etwa 800 sinken. Aber im Dezember 1945 gab es in den Westzonen und in West-Berlin insgesamt 29 deutschsprachige Zeitungen. Viele deutsche Zeitungsverleger und Journalisten hatten zwar bis zuletzt gegen die »verstaatlichte Irreführung« gekämpft. Aber wer immer im Dritten Reich publizistisch tätig war, wurde von den Siegern automatisch ausgeschaltet. Das bereits am 24. November 1944 erlassene »Gesetz Nr. 191« der Militärregierung verbot »alle deutschen, von Deutschen herausgegebenen Zeitungen und Zeitschriften und Druckerzeugnisse irgendwelcher Art«, und dieses von General Eisenhower proklamierte und 1946 von den Oberbefehlshabern der amerikanischen, britischen und französischen Zone ausdrücklich bestätigte Gesetz enthielt auch ein generelles Druckverbot. Nur wer eine »Lizenz« der Militärregierung besaß, durfte Druckaufträge erteilen. Alle Druckereien, auch die, deren Besitzer politisch völlig unbelastet waren, wurden unter alliierte Kontrolle gestellt, mußten, da die neuen Lizenzträger so gut wie nie eigene Druckereien besaßen, Zwangspachtverträge schließen, die fünf bis acht Jahre liefen und ruinös waren. Wer zum Lizenzträger ausersehen wurde, ist ein Kapitel für sich. Aber vorerst gab es überhaupt nur von der Polizei verteilte Verordnungsblätter der Besatzer, wie die erwähnte »Bayrische Landeszeitung« oder - als erste - die seit dem 2. Mai im Auftrag des sowjetischen Stadtkommandanten erscheinende

»Berliner Zeitung« und die 20 Tage nach dem Verschwinden des »Völkischen Beobachters« am 15. Mai 1945 in Berlin gedruckte »Tägliche Rundschau«, die als »Front-Zeitung der Roten Armee in Berlin für die deutsche Bevölkerung« die Aufgabe hatte, »dem deutschen Volk die Wahrheit über die Rote Armee und die Sowjetunion nahezubringen, den Deutschen zu helfen, in der gegenwärtigen politischen Lage die richtige Orientierung zu finden, mit den Überbleibseln der hitlerischen Barbarei aufzuräumen und alle Kräfte zur Wiederherstellung eines normalen Lebens anzuspannen«.

Gegenpol der »Täglichen Rundschau« wurde die in München erscheinende »Neue Zeitung« als »Amerikanische Zeitung für die deutsche Bevölkerung«, die Hans Habe, Hauptmann der »Psychological Warfare Division« und Sohn des ungarischen Zeitungsverlegers Imre Bekessy, und später Hans *IV* *Vallenberg* redigierten. Wie die »Tägliche Rundschau« und die von den Engländern in Hamburg herausgegebene »Welt« hatte die »Neue Zeitung« rasch eine Auflage von über einer Million erreicht - denn der Bedarf an Einwickelpapier war damals so groß wie der Lesehunger. Und aus dem gleichen Grund hatte die Lizenz-Presse hohe Auflagen, als deren erste Zeitung am 6. Oktober 1945 die »Süddeutsche Zeitung« in München erschien, die es innerhalb eines Jahres auf 357000 Exemplare brachte. Bis April 1946 folgten in den Westzonen 142 und in der SBZ 52 weitere, die aber ohne Korrespondenten und ohne jeden Kontakt untereinander arbeiten mußten, »treibende Karavellen auf einem Meer, in dem Deutschland unterging, ohne Kompaß, ohne Seekarte und oft auch wohl ohne Steuer«, wie am 24. Juli 1946 die »Gegenwart« *Henno* Reifenbergs schrieb.

Alle Lizenz-Zeitungen wurden von den »Information Control Divisions« der Besatzungsmächte streng überwacht, das Druckpapier vierteljährlich zugewiesen und der auf maximal ein Achtel des Gesamtumfanges festgelegte Anzeigenraum kontingentiert. Anzeigen- wie Papierzuteilung hingen natürlich vom jeweiligen »Wohlverhalten« ab. Und am 31. August 1947 wurden z. B. in der amerikanischen Zone (in der damals insgesamt 48 deutschsprachige Zeitungen lizenziert waren) die Lizenzen der »Frankfurter Neuen Presse«, der »Frankfurter Rundschau« und der »Nordseezeitung« in Bremen zurückgezogen, weil ihr Inhalt »nicht als mit der Mission der Vereinigten Staaten in Europa übereinstimmend« empfunden wurde.

In dieser »Mission« gehörte seit Oktober 1947 die Anti-Sowjet-Paganda. Am 14. Oktober 1946 aber hatte das »Allied Co-

ordinating Committee« in Berlin noch ausdrücklich darauf hingewiesen, daß »alles, was Unstimmigkeiten zwischen den Alliierten insinuieren«, streng verboten sei. Überhaupt zwangen die wechselnden Direktiven der Besatzer die deutschen Redakteure zu wahren Eiertänzen, während das, was ihre Leser wirklich interessierte, überhaupt nicht behandelt werden durfte: Mitglieder fast jeder Familie waren interniert oder kriegsgefangen. Aber über die Zustände in den Lagern zu berichten, war so unmöglich wie Berichte über Demontagen oder die Flüchtlinge. Im Oktober 1946 stand z. B. in den »Frankfurter Heften«: »Wir kamen jetzt aus dem Osten, wo wir monatelang ohne Zeitung und Radio lebten. Mit größtem Interesse lesen wir hier alles, was wir erhalten können. Was uns wundert, ist, daß keine Augenzeugenberichte Kunde geben von unserem Schicksal und unseren Erlebnissen. Warum dieses, man möchte sagen, lieblose Schweigen? Es scheint, daß man über gewisse Dinge nicht einmal heute seine Meinung, und wäre es nur andeutungsweise, sagen darf. . .« Und so war es in der Tat: Schilderungen der Flüchtlingsnot galten als »Propaganda gegen die Besatzungsmacht«.

Bis zum 1. Januar 1950, als der Lizenz-Zwang aufgehoben wurde, war der Informationswert der deutschen Presse also sehr gering. Und symptomatisch war, daß die Auflagen der Besatzer-Zeitungen binnen weniger Monate von 1,6 Millionen, 1,2 und einer Million auf 200000, 2.60000 und 120000 sanken. Aber bis 1950 gab es eben nur Besatzer- und Lizenz-Zeitungen, denn - sehr zum Unterschied von den im Krieg von deutschen Truppen besetzten Ländern - es gab in Deutschland keine nennenswerten Geheim-Druckereien und keine Untergrund-Presse. Dafür allerdings als größten aller Anti-Demontage-Triumphe hunderttausend »Geheimfabriken« von Radioapparaten, deren Produktion zwar meist nur je ein oder zwei Stücke betrug, die aber nichtsdestoweniger eine gewaltige Wirkung ausübten, weil sie als erste die deutsche Isolierung sprengten, mit ihrer Hilfe die Deutschen die Welt sahen, wie sie wirklich war, und so neuen Mut schöpften.

An sich war das Ausweichen auf neutrale Rundfunk-Nachrichten die naheliegendste Reaktion auf die Lizenz-Presse und die alliierte Kontrolle des deutschen Rundfunks. Aber das Problem waren die entsprechenden Geräte. Standen im Dritten Reich hohe Strafen auf das Abhören fremder Sender, so war der »Volksempfänger« bereits so gebaut worden, daß man mit ihm Auslandsstationen praktisch gar nicht bekam. Millionen größerer Apparate waren durch die Bombardierungen vernichtet worden und fast alle übriggebliebenen mußten abgeliefert werden. Die bedeutendsten

Gerätehersteller aber hatten ihre Betriebe in Berlin oder Mitteldeutschland gehabt. Telefunken wie Blaupunkt, Mende, Graetz und Schaub verloren durch Kriegseinwirkungen und Demontagen durchweg acht Zehntel und mehr ihrer Kapazität. Dazu kam der Materialmangel, und die wenigen Empfänger, die nach 1945 gebaut werden konnten, unterlagen strikter Bewirtschaftung, durften nur gegen Bezugsschein verkauft werden. Die rund 28 000 deutschen Rundfunkhändler, die bei Kriegsausbruch etwa 800 Millionen Mark umgesetzt hatten, besaßen, falls sie nicht ausgebombt waren, nur leere Regale. Aber einer unter diesen 28000 hatte die rettende Idee: Wie, wenn man nicht Empfänger, sondern deren Teile verkaufte? Als »Spielzeug« in einem »Radio-Ilastelkasten«? Wenn sich die Käufer an Hand einer leicht verständlichen Anleitung selber ihre Apparate bauten oder die 1-Ländler sie für sie zusammensetzten und durch »unter der Hand« besorgte Lampen ergänzten? Diese Idee überwand die alliierten Zensur-Maßnahmen - und ließ ein neues deutsches Weltunternehmen entstehen. Denn diese Idee hatte Max Grundig.

Als Sohn eines kleinen Beamten der Fahrrad-Fabrik »Herkules« 1908 in Nürnberg geboren, konnte Grundig nur die Volksschule besuchen und war dann in eine Elektriker-Lehre gekommen. Er war fünfzehneinhalb Jahre alt, als der Sender Berlin am 29. Oktober 1923 das erste aller deutschen Rundfunk-Programme ausstrahlte - und war sofort vom Rundfunk fasziniert. Er baute sich einen Empfänger, baute auch für Freunde Apparate, sparte jeden Groschen und konnte so 1927 in der Schwabacher Straße in Fürth einen kleinen Laden eröffnen, in dessen zwei Schaufenstern zwar auch elektrische Bügeleisen und Kochtöpfe standen, deren bester Platz aber Rundfunk-Empfängern vorbehalten war.

Als der Zweite Weltkrieg ausbrach, gab es statt der 476 Rundfunkhörer die die Reichspost am 1. Januar 1924 registriert hatte, über 11 Millionen. Aber Grundigs Geschäft war noch immer sehr klein, denn er besaß ja, wie gesagt, 28000 Konkurrenten. Zwar hatte er nicht nur Akkus aufgeladen und Reparaturen ausgeführt, sondern in einem Anbau im Hof auch ein paar Mädchen Kondensatoren herstellen lassen, später verschiedene andere Radioteile, die so gut waren, daß selbst Telefunken sie bei ihm kaufte. Aber gerade als das Zuliefer-Geschäft sich zu entwickeln begann, wurde Grundig als Telephonist zur Wehrmacht einberufen. Erst 1944 wurde er freigestellt, um kriegswichtige Kleinteile zu fabrizieren. 1945 entsprach der Betrieb zog Max Grundig im Tanzsaal des 1. Hofgasthauses von Vach an der Regnitz auf, etwa 15 Kilometer von Fürth entfernt, denn da war er bombensicher. Er hatte

Ukrainerinnen zugeteilt erhalten, verstand die nicht nur zu äußerst tüchtigen Arbeiterinnen zu machen, sondern kaufte auch »schwarz« Extrarationen und behandelte sie überhaupt so, daß sie ihn 1945 vor Plünderern schützten und fast alle mit nach Fürth kamen, als er zwei Monate nach der Kapitulation auf Handkarren seine reichlichen Materialvorräte und Werkzeuge dorthin brachte.

In gemieteten Räumen der Jacobinenstraße stellte Grundig da zuerst Geräte für Radio-Reparaturwerkstätten her, vor allem die Röhrenmeß- und Prüfgeräte »Novatest« und »Tubatest«. Dann baute er 1946 seinen »Heinzelmann«, sein zerlegtes Einkreisgerät, und verkaufte von dem bis zur Währungsumstellung über 100000 Stück, hatte durch dieses »Spielzeug« Einnahmen von 22 Millionen Mark. Grundig pachtete von der Gemeinde Fürth (deren Ehrenbürger er heute ist) ein Gelände, das für einen Kurpark vorgesehen war, mischte selber Mörtel, und die 68 Arbeiter - darunter 40 Frauen -, die er nun hatte, waren ebenfalls Maurer, Zimmerleute und Radio-Monteur in einem. Grundig graste ganz Deutschland nach Draht und Bauteilen - und vor allem aber nach Radio-Technikern ab. Er brachte eine ansehnliche Equipe zusammen, die ganz im stillen einen »echten« Radio-apparat entwickelte, den ersten deutschen Nachkriegs-Super »Weltklang«, der am Tag nach der Währungsreform bei allen Händlern bereitstand und so der erste DM-Erfolg der Radio-Branche war, von vielen Familien mit ihrer 40-Mark-Kopfquote gekauft wurde.

Und nun war Grundig nicht mehr aufzuhalten: 1949 beschäftigte er bereits 660 Leute, verkaufte er den 15 000sten Empfänger. Da brachte er den ersten Kofferapparat der Nachkriegszeit auf den Markt und zog als erster den richtigen Schluß aus der Tatsache, daß die Alliierten für ihre Militär- und Propaganda-Sender die besten deutschen Mittelwellen beschlagnahmten - und bis heute betreiben. Grundig sah voraus, daß der »Kopenhagener Wellenplan« Deutschland nur eine einzige Möglichkeit lassen würde, das Ausweichen auf den Ultra-Kurzwellenbereich - und brachte 1950 in Groß-Serien die nötigen Geräte heraus. Es folgte 1951 das erste Heim-Tonbandgerät. 1953 der erste Fernseh-Empfänger, der weniger als 1000 Mark kostete; von ihm legte Grundig eine Serie von 100000 auf. Er stellte ferner in diesem Jahr in Düsseldorf die erste Fernsehanlage für Beobachtungsaufgaben der Industrie aus, baute die kleinste Fernseh-Kamera der Welt, das »Grundig-Fernauge«, das nur 45 Millimeter Durchmesser hat. Nun beschäftigte er 7000 Mitarbeiter. Konnte fünf Jahre später auf seinen

Pürther Betrieb die Aufschrift »Europas größte Rundfunkgerätefabrik und der Welt größte Tonbandgerätefabrik« malen lassen. Kaufte zwei berühmte Schreibmaschinenwerke und eine Maschinenfabrik, gründete eine eigene Bank. Grundig beschäftigte 1960 mehr als 30000 Leute, besaß nun 24 Betriebe mit einem Anlagevermögen von 522 Millionen Mark und setzte über eine Milliarde um, sechs Zehntel davon im Ausland: Aus der Hinterhof-Werkstatt war ein Welt-Konzern geworden, der in 123 Länder lieferte, in Holland, der Philips-Hochburg, so konkurrenzfähig war wie in den USA, dem Sitz der Radio Corporation. Und der nicht minder Deutschlands Getto-Mauern sprengen half wie die Lufthansa oder die wiedererstandene deutsche Handelsflotte.

1946-47 aus dem Äther, was es da an Wissenswerten gab, so dauerte es allerdings weit länger, ehe dieser Luftraum auch wieder deutschen Flugzeugen zur Verfügung stand, denn geplant war ja, »nie mehr« eine deutsche Luftfahrt zuzulassen, obwohl auch die Grundlagen der Luftfahrt Deutsche schufen. Und nicht nur durch die Motoren von Benz und Daimler, sondern auch durch die Gleitflüge, die Otto Lilienthal 1891 ausführte und die ihn fünf Jahre später das Leben kosteten. Durch das erwähnte »Duralumin« Wilms, den aus dem Jahre 1905 stammenden ersten brauchbaren Leichtmetall-Uaustoff. Und vor allem durch das Reichspatent Nr. 253 788, das Hugo Junkers am 1. Februar 1910 für das erste Ganzmetallflugzeug der Welt erhielt. Denn diese Konstruktion freitragender Hülse wird bis heute von allen Flugzeugen angewendet.

Mit 23 in Deutschland gekauften »Blecheseln« des Junkers 1-13-Typs nahm die amerikanische Bundespost am 2. Juni 1920 den Luftpostdienst der USA auf. Mit Ju F-13 und später Ju-52 flog auch die Lufthansa, die 1926 durch den Zusammenschluß von deutschen Gesellschaften zustande kam, die seit 1919 Liniendienste betrieben. Die Lufthansa flog schon 1926 von Berlin über Moskau und Sibirien nach Peking. Von Bord der »Bremen« und später der »Europa« wurden seit 1929 Katapult-Flüge durchgeführt, die die Postlaufzeit von Berlin nach New York um 36 und schließlich um 48 Stunden verkürzten. Im Sommer 1938 - ein Jahr vor dem ersten Panamerican-Transatlantik-Flug - machte die Focke-Wulff-zoo »Condor« ihren Nonstop-Passagierflug Berlin—New York, und bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges war die Lufthansa mit 23 Millionen Flugkilometern im Jahr die führende Luftverkehrsgesellschaft Europas. Sie flog auch den ganzen Krieg hindurch, aber am 21. April 1945 kam als letzte eine Maschine aus Madrid nach Berlin-Tempelhof - und erst am

15. Mai 1955 konnte mit einem Flug Hamburg—Madrid der Verkehr wiederaufgenommen werden. Mehr als zehn Jahre lang gab es keinerlei deutsche Fliegerei, und so hat die Lufthansa heute Piloten, wie es sie sonst nirgends gibt: Die »Europa-Jets« z. B., die 1964 in Dienst gestellten Boeing 727, übernahmen Flugkapitän Wolfgang Ruge, nun 43 Jahre alt und früher Omnibusfahrer; Flugkapitän Wilhelm Bertram, 45, früher Bau-Ingenieur; Flugkapitän Claus Jacob, erst 33 Jahre alt, früher Taucher. Die flogen nun der Flugkapitän Dr. Emil Kühnl, 45, und ehemals Internist; Flugkapitän Joachim von der Burg, ein Frauenarzt. Und dazu ein Jurist, ein Bankkaufmann, ein Apotheker. Denn all diese Piloten oder Kriegsflieger hatten sich andere Berufe suchen müssen, solange es eine deutsche Luftfahrt nicht gab.

Und die hatte es »nie« mehr geben sollen, weil Amerika Deutschlands Luftfahrt-Erbe anzutreten gedachte. Durch den Vertrag von Versailles war die deutsche Zivil-Fliegerei nicht beeinträchtigt worden, und so warnte in seinem 1947 in New York erschienenen Buch »Das Recht zu fliegen« der langjährige Vizepräsident der Panamerican Airways, John C. Cooper, vor der Wiederholung der »weitaus zu großen Milde von Versailles«. Er behauptete, die Möglichkeit der fliegerischen Betätigung Deutschlands sei eine der Hauptursachen des Zweiten Weltkrieges gewesen, stimmt da mit Präsident Franklin D. Roosevelt überein, der bereits 1943 erklärte: »Deutschland, Italien und Japan dürfen auf dem Gebiet der Luftfahrt nicht in der Lage sein, irgend etwas Größeres zu fliegen als die Spielzeug-Flugzeuge, die man mit einem Gummiband aufdreht. . .« Als sich Ende 1944 in Chicago 700 Delegierte aus 44 Staaten im Hotel Stevens zur Beratung der zukünftigen Welt-Luftfahrtpolitik trafen, erklärte Roosevelts Intimus Adolf Berle: »Die Ausschaltung Deutschlands und Japans vom Besitz und Betrieb von Fluglinien kann für jedwede voraussehbare Zeitspanne als völlig selbstverständlich betrachtet werden.« Dementsprechend verbot die mehrmals erwähnte »Proklamation Nr. 2« vom 20. September 1945 Deutschland den Besitz, den Unterhalt und den Betrieb von Flugzeugen jedweder Art. Alle Flugplätze mußten den Alliierten ausgeliefert werden, die fortan das Allein-Benutzungsrecht aller deutschen Luftwege besaßen. Das Kontrollratsgesetz Nr. 23 vom 10. April 1946 verbot den Bau neuer Flugplätze, von Funksendern und allen anderen Einrichtungen der Fernverständigung; das Kontrollratsgesetz Nr. 25 vom 29. April jederlei Luftfahrt-Forschung. Am 2. August 1946 wurde das Reichsluftfahrtministerium aufgelöst und die Übernahme aller oder einzelner seiner Funktionen durch andere deutsche Dienst-

stellen streng verboten. Und schließlich verbot das Kontrollratsgesetz Nr. 43 vom 20. Dezember 1946 auch die Einfuhr, Durchfuhr und Lagerung von Luftfahrzeugen aller Art und von jederlei Ersatzteilen.

Und dabei blieb es bis 1955. Das erste italienische Verkehrsflugzeug startete nach dem Krieg 1947. Der erste japanische Nachkriegs-Pazifik-Flug wurde im Herbst 1952 durchgeführt. Die Gründung der Bundesrepublik aber bedeutete nicht, daß auch die Deutschen wieder fliegen durften. Ausdrücklich wurden die alliierten Verbote bestätigt und der Bundesregierung am 30. März 1950 von der Alliierten Hochkommission mitgeteilt, die Durchführung regelmäßiger Lufttransporte auf ihrem Gebiet bleibe auch weiterhin ausländischen Luftverkehrsgesellschaften vorbehalten. Die Kosten der »Diensteinrichtungen im Flugverkehr« hingegen, das heißt, die Kosten aller Hilfsmittel für Flug und 1. Landung, Flugmelde- und Flugwetterdienst, der Luftverkehrskontrolle, hatte die Bundesregierung zu tragen.

1954 wurden auf deutschen Flughäfen 70000 Flugzeuge abgefertigt. In diesem Jahr verkauften ausländische Luftverkehrsgesellschaften in der Bundesrepublik Flugscheine im Wert von 60 Millionen DM. Aber eine deutsche Luftfahrt gab es immer noch nicht, und als Bonn 1955 die »Luft-Hoheit« zurückerhielt, wurde sie durch die Bedingung eingeschränkt, daß die Ausländer ihre (abotage-Rechte behielten, das heißt ihr Recht zur Beförderung von Passagieren und Fracht zwischen Lufthäfen innerhalb des Landes, das überall in der Welt sonst den nationalen Gesellschaften vorbehalten ist. Und nach Berlin fliegen ja bis heute keine deutschen, sondern nur amerikanische, britische und französische Flugzeuge.

Immerhin hatte Deutschland bereits seit 1948 passiv Anteil am internationalen Luftverkehr. 1945 waren die deutschen Fliegelflitzte fast ausnahmslos mit Truppen belegt worden. Sie waren weitgehend zerstört, die Pisten von Bomben umgepflügt, die Hallen ringestürzt. Aber bald stellte sich heraus, daß der deutsche Raum für den zwischenstaatlichen Verkehr unentbehrlich ist, aus wirtschaftlichen wie aus technischen Gründen. 1948 bekamen amerikanische und britische Gesellschaften die Erlaubnis zur Benutzung 1er Flughäfen Frankfurt und Berlin-Tempelhof, wenig später auch von Hamburg, Düsseldorf, München und Stuttgart. Die Belgier, 1 1011änder und Skandinavier forderten die gleichen Rechte, und wurden seit September 1948 sieben deutsche Flughäfen regelmäßig von neunzehn Gesellschaften angefliegen. Und da gab es seit dem 10. Juni 1948 in Wiesbaden das »Amt für Zivile Luft-

fahrt«, den Civil Aviation Board der Alliierten, als höchste Luftfahrtbehörde Deutschlands.

Deutsche waren als Flugpassagiere seit dem 3. März 1948 zugelassen: Erstmals nach dem Krieg nahm die Panair do Brasil da Deutsche von Frankfurt nach Südamerika mit, wurde auch erstmals deutsche Luftfracht befördert. Der Luftpostverkehr zwischen der Bizone und dem Ausland kam am 1. Mai 1948 in Gang, und seit dem 26. September 1949 durften Passagen und Frachtkosten prinzipiell auch in DM bezahlt werden. Nur teilte die JEIA so wenig Devisen zu, daß das Deutsche Außenhandels-Kontor in Hamburg nach wie vor Auslands-Flugreisen »nur in besonders dringenden Fällen« gestattete.

Inzwischen begann sich aber doch auch die zähe »Guerilla-Tätigkeit« alter »Luft-Hanseaten« wie Hans M. Bongers auszuwirken, der an eine Erneuerung der deutschen Luftfahrt in einem gesamteuropäischen Rahmen dachte und für seine Idee der »Air-Union« schließlich auch René Briand von der Air-France gewann. 1898 in Itzehoe in Holstein geboren, war Bongers als Zwanzigjähriger kaufmännischer Angestellter bei Junkers in Dessau geworden, hatte gleichzeitig an der TH München und der Handelshochschule studiert und 1921 seine Prüfung als Diplomkaufmann abgelegt. Er wirkte 1923 bei der Gründung der Junkers Luftverkehrs AG mit, deren kaufmännischer Leiter er bis 1925 war. Durch die Fusion dieser Gesellschaft mit dem Aero-Lloyd kam am 6. Januar 1926 die Lufthansa zustande, in die Bongers übertrat und deren Direktionsmitglied er 1929 wurde. Zuletzt Verkehrsleiter des Gesamtbetriebes, kam Bongers nach Kriegsende nach München und ließ sich 1945 als selbständiger Wirtschaftsberater in Bitburg in der Eifel nieder. Er versuchte eine deutsche Beteiligung am ausländischen Luftverkehr in Deutschland zu erreichen, mit dem einzigen Erfolg, daß man ihm die Verhaftung androhte, sofern er nicht sofort jede Beschäftigung mit Luftfahrtfragen aufgebe. Aber 1949 nahm Bundesverkehrsminister Seehofer Kontakt mit Bongers auf. Irgendeine amtliche Nachfolge des Luftfahrtministeriums durfte es, wie gesagt, nicht geben. Und so übernahm das »Büro Bongers« diese Funktionen, wurde es nach Köln verlegt, erhielt es seit 1951 einen Bundeszuschuß, und Bongers wurde »Gutachter in Fragen eines zukünftigen deutschen Luftverkehrs«. Noch immer riskierte er seine Freiheit, und auch die Reaktion der Alliierten auf Seehofer's Interesse ließ nicht lange auf sich warten: Am 21. November 1950 befahl die Alliierte Hochkommission die Auflösung der de jure noch immer bestehenden Deutschen Lufthansa AG. Als deutsche Antwort kam es

am 15. Januar 1951 zur »Notgemeinschaft ehemaliger Luft-hanseaten«. Aber am 15. Februar 1951 mußte nichtsdestoweniger eine außerordentliche Hauptversammlung der Weisung der Alliierten nachkommen und die Lufthansa liquidieren. Desto intensiver wurde daraufhin aber in der Alten Universität in der Kölner Claudiusstraße, wo Bongers sein Büro einrichtete, der Nukleus einer neuen Lufthansa organisiert, und am 9. November 1951 fand die konstituierende Sitzung des »Vorbereitungsausschusses Luftverkehr« statt. 27 Jahre nach der Gründung der ersten Lufthansa kam es am 6. Januar 1953 in Köln mit sechs Millionen DM Kapital (von denen der Bund 4,5 Millionen zeichnete, die Bundesbahn eine Million und das Land Nordrhein-Westfalen 500 000 DM) zur »Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf«, der LUFTAG, und die bestellte - obwohl das nach wie vor verboten war - im Juni und September die ersten acht Flugzeuge. Denn Lieferzeiten unter zwei Jahren gab es damals nicht, und für die deutsche Luftfahrtindustrie endete der Zweite Weltkrieg ja mit 700 Millionen Mark uneintreibbar gewordener Forderungen an das Dritte Reich und mit 500 Millionen sehr wohl eintreibbarer eigener Schulden. Was von den Fabriken nicht zerbombt war, wurde demontiert, denn Deutschland war »für immer« jederlei Flugzeugbau verboten. Heinkel und Messerschmitt bauten Kabinenroller, Focke-Wulff stellte ölhdraulische Arbeitsbühnen, Dornier Textilmaschinen her. Ihr erstes Nachkriegsgeld hatten die Dornierwerke mit Aluminiumgeschirr verdient, das sie aus Restbeständen an Metall herstellten, ehe die Alliierten es abholten. Und wenn es heute auch wieder eine deutsche Flugzeugindustrie gibt, 1953-54 war nicht an eigene Flugzeuge zu denken.

Und da gab es auch keine zugelassenen Piloten. Aber seit Januar '54 wurden bei der »Air Service Training« in Hamble in England die ersten Nachschulungskurse für Flugzeugführer und Bord-Ingenieure durchgeführt, mit den Flugzeuglieferanten Abkommen getroffen, durch die die Absolventen in den USA ihre Flugzeugführerscheine machen konnten, denn erst im Mai 1956 war die Gründung der Verkehrsfliegerschule Bremen möglich. Am 6. August 1954 wurde das Kapital der LUFTAG auf 50 Millionen erhöht, die Firma gleichzeitig in Deutsche Lufthansa AG umbenannt und Bongers als Vorstandsmitglied verantwortlich für Planung, Verkehrspolitik, Finanzen und zentrale Verwaltung. Vor allem Bongers organisierte die deutsche Nachkriegs-Luftfahrt, aber er wußte stets auch, daß inzwischen die Dimensionen andere geworden waren: Als er die LUFTAG gründete, gab es 67 IATA-Mitglieder, die 45 Millionen Passagiere beförderten. Selbst eine

kleinere, auf Europa beschränkte Gesellschaft wie die BEA, die British European Airways, legte nun jährlich Strecken zurück, die 700 Flügen zum Mond gleichkamen. Die von Juan *Trippe* geleitete Panamerican Airways besaß damals 169 Passagier- und 28 Frachtflugzeuge, hatte inzwischen mehr als hunderttausendmal den Atlantik überquert. Und darum schlug Bongers, wie gesagt, eine europäische Luftverkehrsgesellschaft vor. Anlässlich der IATA-Tagung in Madrid kam es 1957 im Restaurant Horcher zu einer Art vorbereitenden Gründerversammlung. Der europäische Luftverkehr sollte durch eine Betriebsgemeinschaft koordiniert werden, die die Flotten, die im Besitz der einzelnen Gesellschaften blieben, zu bereedern und die Flugverbindungen des Gemeinsamen Marktes mit allen Teilen der Welt sicherzustellen hatte. Da war eine supranationale Instanz vorgesehen, die für alle Mitglieder gemeinsam die Landerechts-Verhandlungen führen sollte, und eine Quotenverteilung auf Grund des Weithandelsanteils, des Verkehrsaufkommens und des Volkseinkommens.

Zur »Air-Union« kam es bekanntlich bisher nicht. Aber die Luft-hansa setzte sich auch alleine durch: Mit i i Flugzeugen wurde 1955 ein Strecken-Netz von 13 000 Kilometern beflogen, wurden im ersten vollen Betriebsjahr 230000 Passagiere befördert, um rund 60000 weniger als 1938. Zehn Jahre später, 1965, waren es 2,6 Millionen Passagiere auf 120 000 Streckenkilometern, wurden von 42 Flugzeugen in 52900 Flügen fast 62 Millionen Flugkilometer zurückgelegt: Das waren zweieinhalbmal so viele wie vor dem Krieg mit weniger als der Hälfte der Flugzeuge und auf fünfmal längeren Strecken wie 1938.

Und ähnlich war es bei der deutschen Schifffahrt: Ist die Bundesrepublik heute im Welthandel Nummer zwei, so, was den Bestand an Handelsschiffen angeht, nur Nummer neun in der Welt. 1939 dagegen hielt Deutschland den fünften Platz. Aber die 1095 Einheiten mit zusammen rund 5 Millionen Bruttoregistertonnen, die es am i. Januar 1965 wieder gab, sind ungleich moderner und leistungsfähiger als die 2328 deutschen Handelsschiffe mit 4,4 Millionen BRT des Jahres 1939. Und wenn man bedenkt, daß erst am 23. Februar i i der blau-weiß-rotgestreifte Signalstander »Caesar« niedergeholt wurde, den alle deutschen Schiffe als Standet der Alliierten und zum Zeichen dafür führen mußten, daß sie nur mit alliierter Sondergenehmigung fuhren; es ja auch »nie wiederum« eine deutsche Hochsee-Schifffahrt geben sollte

Der Amerikaner Ralph Waldo *Emerson* wußte schon vor hundert Jahren: »Die höchstentwickelten Nationen sind diejenigen, die am intensivsten Schifffahrt treiben.« Und ebenso sagte der Deutsche

Friedrich *List*: »Wer an der See keinen Anteil hat, der ist ausgeschlossen von den guten Dingen und Ehren der Welt - der ist unseres lieben Herrgotts Stiefkind . . .« Und darum schlug Präsident Franklin D. *Roosevelt* am 13. Oktober 1944 seinem Kriegsminister Stimson vor, alle deutschen Schiffe - Frachter und Trawler in gleicher Weise wie die Kriegsschiffe - zu versenken, und zwar so, daß sie überall auf der Welt neue Häfen und Wellenbrecher bildeten, »wie wir das ja schon in Italien und der Normandie taten.«

Darum wurden in Potsdam Werften zu Deutschlands »verbotenen Industrien« erklärt, wurde Deutschland jede Hochseeschifffahrt untersagt, hieß es 1945 in der »Proklamation Nr. z« des Kontrollrates: »Die deutschen Behörden haben alle deutschen Schiffe, Werften und Reparaturwerkstätten und alle Einrichtungen und Anlagen, die direkt oder indirekt damit in Verbindung stehen, den alliierten Vertretern . . . auszuhändigen.«

Als der Zweite Weltkrieg ausbrach, besaß Deutschland nur um etwa 500 Schiffe weniger als die USA. Und da bauten Deutschlands Werften drei Zehntel aller Schiffe der Welt, führten sie vor denen aller anderen Länder. Die Schadensquote dieses Krieges aber betrug 98%: Drei Millionen Tonnen deutschen Schiffsraums sanken auf den Grund des Meeres; 44 Millionen mußten den Siegern ausgeliefert werden, wurden unter denen verteilt oder versenkt. Übrig waren 1946 knapp 94000 BRT - die gesamte deutsche Handelsflotte verdrängte nun halb soviel Wasser wie heute ein einziger Supertanker. Das größte deutsche Schiff war die »Söderhamm«: 1470 BRT. 46 Jahre alt. Und da war die »Pionier«, die bereits 73 Jahre Dienst tat. Kein Kahn war jünger als vierzig Jahre. Und 340/0 der »frachtfahrenden Einheiten«, die Deutschland belassen wurden, konnten erst nach einer General-Überholung in Dienst gestellt werden. Auch dann hätte sie der erste Sturm auf hoher See zum -Sinken gebracht.

Aber auf die hohe See durften sie ja auch gar nicht: Deutschland durfte ausschließlich »Cabotage« - Küstenfahrt - betreiben und auch die nur zwischen den »Limiten« Emden und Stettin. Jeder Neubau und jeder Schiffskauf waren verboten. Beim Laden und Löschen hatten ausländische Schiffe Priorität. Und da ^{tast} alle 1 läfen in Trümmern lagen, mußten die deutschen Schiffe oft drei Wochen und mehr auf ihre Abfertigung warten. Von der Welt-Seeschifffahrt werden heute etwa eindreiviertel Milliarden Tonnen Güter jährlich transportiert. Damals war es etwa eine Milliarde Tonnen. Deutschlands Schifffahrt aber bewältigte 1946 knapp eine Million:

Ein Tausendstel des Welt-Transportaufkommens. Und das war der Unterschied gegenüber 1918. Auch da waren fünf Millionen Tonnen Schiffsraum verloren, und Albert *Bahn* erschoss sich, weil sein Lebenswerk zerstört war, die HAPAG als größte Reederei der Welt praktisch nun nicht mehr bestand. Aber da gab es keine Verbote, waren Werften und Forschungsstätten, Seemannsschulen und Reedereien intakt, konnte sofort mit dem Wiederaufbau begonnen werden. Bereits 1923 fuhr die »Columbus« wieder nach Amerika. 1930 gewann die »Bremen« als schnellstes Schiff des Atlantik das »Blaue Band«, das 23 Jahre lang in englischen Händen gewesen war. Und 1939 stand die deutsche Handelsflotte, wie gesagt, wieder an der fünften Stelle der Welt.

Aber da hatte schon viel früher ein englischer Frachter auf hoher See ein Schiff getroffen, das nicht in seinen Verzeichnissen stand, und um Auskunft signalisiert. Und es war ihm geantwortet worden: »Neuer deutscher Dampfer >Usaramo< auf der Fahrt nach Afrika.« Und da hatte der Engländer geblinkt: »Dann hatte der ganze Weltkrieg keinen Sinn!« - Ein zweitesmal wollten die Sieger nicht den gleichen »Fehler« machen: Was von Deutschlands Werften nicht in Trümmern lag, wurde demontiert. Da gestattete die Kontrollrats-Direktive Nr. 37 nur eine Küstenflotte von maximal 120000 BRT, und auch als das totale Bauverbot aufgehoben wurde, durfte Deutschland keine Motorschiffe vom Stapel lassen, sondern nur kohlegefeuerte Dampfer und keiner größer als 100 BRT und keiner länger als 30 Meter. Da durften die Bunker nicht mehr als 2000 Seemeilen Aktionsradius ermöglichen - Fahrten Brest—Finnland etwa, wie sie aber erst seit 1947 erlaubt wurden. Und da war die Geschwindigkeit auf 12 Knoten begrenzt, während damals 15 bis 18 normal waren.

Und dennoch schafften es die Deutschen: Da sie Schiffe nicht bauen durften, begannen sie Wracks zu heben, die ersten deutschen Nachkriegs-Frachtfahrer stammten vom Meeresgrund. Da wurden neue Berge-Methoden entwickelt, Lecks, groß wie Scheunentore, z. B. unter Wasser durch Eispanzer abgedichtet, die von Kältemaschinen erzeugt wurden. Da wurde August Thyssens Gefrier-Schachtbau-Idee auf die Bergetechnik angewendet, wurden im Dock dann die Wracks zerschnitten, neue Teile eingesetzt, die Schiffe womöglich auch verlängert und verbreitert. Insgesamt 106 Wracks kamen so wieder in Fahrt, schließlich durch eine Sondergenehmigung sogar die »Frigga«, die, 1924 in Lübeck gebaut, 5873 BRT verdrängte und 1949 Deutschlands größtes Frachtschiff wurde.

Stammten die ersten größeren Frachter Deutschlands von Schiffs-

Friedhöfen, so war Schrott auch ihre erste Fracht: England wollte (wie geschildert) mehr und mehr deutschen Schrott, hatte selber aber nicht genügend Schiffsraum. Denn wenn heute auch nicht darüber geredet wird, weil es eine »Atlantische Gemeinschaft« ja nur geben kann, wenn die Atlantik-Verbindungen intakt bleiben; die Schiffsverluste der Alliierten waren auch schon zu der Zeit, da es noch keine Atom-Unterseeboote gab, enorm: Im Ersten Weltkrieg verlor England rund 8 Millionen Tonnen. Ebensoviel aber in dem einen Jahr 1942, und insgesamt kostete der Zweite Weltkrieg die Alliierten 4786 eigene und in ihren Diensten stehende Schiffe mit zusammen 21 Millionen BRT, soviel Schiffsraum, wie das gesamte Britische Empire 1939 besaß. Westeuropa verlor durch diesen Krieg mehr als sechs Zehntel seiner Vorkriegs-tonnage. Deshalb herrschte 1945 allgemeiner Schiffsraum-Mangel. Durften in Deutschland und Japan damals keine Schiffe gebaut werden, so waren Holland, Frankreich und Italien dazu nicht in der Lage. Insgesamt wurden 1946 auf der Welt nur 2,1 Millionen Tonnen (gegenüber 1964 zusammen 10,3 Millionen BRT) neuer Schiffe gebaut, und so wurde das Verbot der deutschen Hochseeschifffahrt gelockert, im Herbst 1947 Fahrten nach England zugelassen. Fahrten vor allem mit Schrott und Holz. Und nur ein 1 inbahnverkehr, denn die Rückreise mußte in Ballast gemacht werden. Aber dann wollte England nicht nur Schrott, sondern auch selber wieder Waren in Deutschland absetzen. Dadurch kam es zur JEJA-Anordnung Nr. 17 vom 1. April 1948, die auch Rückladungen aus England erlaubte. Gleichzeitig wurde die deutsche Inhaberlaubnis auf die ganze Nord- und Ostsee ausgedehnt.

1. Inzwischen verrosteten die ex-deutschen Beuteschiffe in den Häfen der Amerikaner. Um sie zu nutzen, kam es zu Charter-Verträgen mit deutschen Reedern, denn auch die USA wollten ihre flüchtlingsloswerden, besaßen zwar zahlreiche »eingemottete« 1. Inthrt-Schiffe, aber keine Besatzungen. In Deutschland dagegen warteten fünfzigtausend arbeitslose Seeleute auf eine Heuer, und die führten für ein Achtel des Geldes, das Amerikaner damals verlangten. Ex-Präsident *Hoover* wies auf den Wahnsinn hin, die amerikanischen Steuerzahler jährlich gut 50 Millionen 2. Trans-

1. Kosten für amerikanische Deutschland-Lieferungen zahlen zu müssen, während Deutschland vom Seeverkehr ausgeschlossen blieb. Die amerikanischen Farmer machten ihren Einfluß geltend, und der erwies sich als größer als der der Seeleute-Gewerkschaften. Auch Deutschlands Reeder und Schiffbauer rührten sich nicht, und der amerikanische Hochkommissar John *McCluskey* sagte damals: »Wenn ich die Hölle schildern müßte, so würde ich

sagen: An meiner einen Seite Herr Kaisen aus Bremen und an der andern Bürgermeister Brauer aus Hamburg, und dann ein vierundzwanzigstündiges Gespräch über den deutschen Schiffbau!« Und so wurde durch das Petersberg-Abkommen vom November 1949 Deutschland schließlich erlaubt, bis zu 300000 BRT ausländischer Trockenfrachter und bis zu 100000 BRT Tanker zu kaufen.

Dennoch schien es hoffnungslos: Noch am 1. Januar 1950 - ein- einhalb Jahre nach der Währungsumstellung - besaß die Bundesrepublik nur 150000 Tonnen eigenen Schiffsraum - weniger Schiffsraum als damals die Schweiz. Deutsche Schiffe verdienten 1950 nur 80 Millionen Mark Devisen, während für fremde Tonnage 920 Millionen aufgewendet werden mußten: Defizit also 840 Millionen, während die Seeschifffahrt 1929 einen Überschuß von 545 Millionen verdiente, im Durchschnitt der Jahre 1927-32 von 445 Millionen und selbst 1937 noch von 286 Millionen.

1950 lag - 1936 gleich 100 gesetzt - der Produktionsindex der deutschen Werften bei 24. Da war noch kein in Deutschland gebautes Schiff größer als 3000 BRT, und einschließlich Reparaturen setzte der deutsche Schiffbau 417 Millionen DM um.

Fünf Jahre später waren es zwei Milliarden. Und da wurden mehr als doppelt so viele Schiffe gebaut wie vor dem Krieg, denn da hatte der Koreakrieg die Seefrachten phantastisch ansteigen lassen, waren alle Werften - außer den deutschen - überbeschäftigt. Die Engländer hatten nun Lieferfristen von fünf Jahren. Da gab es nicht genug Stahl - dafür um so mehr Streiks. Und so erhielten Deutschlands Werften allein zwischen Mitte 1950 und Mitte 1954 Exportaufträge auf 219 Schiffe von zusammen 1,3 Millionen BRT, liefen hier Bestellungen aus 26 verschiedenen Ländern ein. Da nicht lange nach Beendigung des Koreakrieges die Suezkrise ausbrach, die erneut die Frachten hochtrieb und den Schiffsbedarf sprunghaft erhöhte, konnten die deutschen Werften modernere Anlagen denn je schaffen, ist heute die bundeseigene Howaldts- werke Kiel AG in Kiel-Dietrichsdorf die leistungsfähigste Werft Europas, war es keine Übertreibung, als die Geschäftsleitung 1963 zum 125jährigen Bestehen der Firma sagte: »Die Werft hat sich aus einer trostlosen Situation in die erste Reihe der bedeutenden Seeschiffswerften emporgearbeitet und eine Weltgeltung erlangt, wie sie das Unternehmen zu keinem Zeitpunkt seiner langen Geschichte hatte.«

Auf dieser Werft war seinerzeit das erste aller Unterseeboote, das Wilhelm Bauer, gebaut worden, und hier entsteht nun der erste deutsche Atom-Frachter, obwohl Kiel - Kaiser Wilhelms Kriegshafen an der Ostsee - veröden sollte wie Essen.

Und hat Kiel nun mit 280000 Einwohnern um 100000 mehr als nach dem Ersten Weltkrieg, so ist die größte Stadt der Bundesrepublik bekanntlich Hamburg, dessen Zukunft 1945 völlig hoffnungslos schien, denn Hamburg ist ja Deutschlands »Tor zur Welt«. Wenn andere Städte einen Hafen haben, so ist Hamburg ein Hafen. Und wie sollte es da ohne Schifffahrt und Schiffbau und bei einem von den Siegern monopolisierten Außenhandel weiter- bestehen?

Aber Hamburg besteht nun schon fast acht Jahrhunderte lang. Sein zäher Lebenswille und sein Zukunftsglauben sind so tief verwurzelt, daß sie allem standhielten, selbst den (geschilderten) Luftangriffen zwischen dem 24. Juli und dem 3. August 1943, die die Hälfte aller Wohnungen und sechs Zehntel des Hafens in Trümmer legten und über die Schwerin von Krosigk berichtet: »Unter den Trümmern schwelte die Glut noch monatelang weiter. Sie ließ im Winter 1943 Flieder blühen, und mit dem Brand- und Leichengeruch mischte sich der Duft von Rosen.. « Bei Kriegsende betrug Hamburgs Bevölkerung dann nur mehr 700000, um eine Million weniger als 1939. Da waren 200000 Hamburger durch den Krieg umgekommen, hatten über 80000 durch Bombenangriffe in der Stadt selber ihr Leben verloren. Und da waren nun acht Zehntel der Hafenanlagen zerstört. Da waren 743 Kräne unbrauchbar geworden, waren die stehengebliebenen Lagerhäuser nicht zu erreichen, weil 70 Hafenbrücken in Trümmern lagen. Da gab es 2900 Wracks aller Größen im Hamburger Fahrwasser, und da hatte Hamburg vor allem die meisten seiner geographischen Vorteile eingebüßt: Es blieb Westdeutschlands »Tor zur Welt«. Aber es war auch der »Hafen Berlins« und der größte Hafen der Tschechoslowakei gewesen, weite Teile seines Hinterlandes fielen nun aus. Und betrug Hamburgs Seegüter-Umschlag vor dem Krieg bis 30 Millionen Tonnen, und hatte er schon 1913 über 28 Millionen betragen, so sank er 1945 auf 1,8 Millionen. Die Engländer setzten einen »Commodore in Charge« und einen »Port Controller« ein, ihre wichtigste Dienststelle aber wurde bald die »R. D. & R.-Branch«, die »Reparations, Deliveries and Restitutions Branch«, denn Hamburgs Werften, die zeitweilig die leistungsfähigsten der ganzen Erde gewesen waren, wurden systematisch vernichtet. Und da fielen im Mai 1946 nicht nur die berühmten Helgengerüste von Blohm & Voss, sondern mußte 1. Hamburg noch im April 1952 erbittert um die Erhaltung seiner Arbeitsplätze kämpfen: Während da 60 NATO-Offiziere gerade eine Besichtigung vornahmen, um »die Möglichkeiten einer gemeinsamen Verteidigung im Fall X« zu studieren, verlangte der

»Security Board« der britischen »Industrial Division, Ship Building Branch«, daß die Werften oder der Senat die 16 Schwimmdocks zurückkauften, die den Krieg und die Demontage überstanden hatten, die aber nach wie vor als »Kriegsbeute« galten.

Schwimmdocks - von denen England damals 205 besaß - sind unentbehrlich, um Seeschiffe regelmäßig zu überholen, vor allem, um Seetier- und Seepflanzenbewuchs am Schiffsboden zu entfernen, der den Reibungswiderstand derart vergrößern kann, daß um die Hälfte mehr Treibstoff als normal verbraucht wird. Ohne Schwimmdocks, deren Boden und Wände hohl sind und die »geflutet« so tief liegen, daß Schiffe einfahren können, die leergepumpt dann diese Schiffe über den Wasserspiegel heben, kann keine Werft rentabel arbeiten, und so besaß Hamburg 1513 8 solche Docks mit 268 000 Tonnen Kapazität. Deren beste wurden unter den Siegern verteilt, »kriegswichtige« gesprengt, und so waren nur noch ⁵ 8 3 5 0 Tonnen übrig. Und von denen wollten die Engländer nun 43 000 ans Ausland verkaufen, falls Hamburg sie nicht selber zurückwarb. Da wären ganze ¹⁵ 050 Tonnen übriggeblieben, Raum für einen kleinen Frachter. Zwar waren diese Docks Privatbesitz, den zur »Kriegsbeute« zu erklären allem internationalen Recht widersprach, der Haager Landkriegsordnung wie sämtlichen anderen Übereinkommen. Aber die Bundesregierung wollte damals ihren »Generalvertrag« unter Dach bringen, und London wußte das natürlich. So blieben die Docks schließlich in Hamburg, weil Bonn den Weg des geringsten Widerstandes wählte und bezahlte.

Aber die Engländer hatten Hamburg auch Gutes getan, setzten z. B. Max Brauer als Oberbürgermeister ein. Bis 1933 SPD-Oberbürgermeister von Altona war Brauer als Hitler-Gegner ins Ausland gegangen und hatte sich in New York wie in Shanghai bewährt. Er kam heim, um aufzubauen, nicht um zu richten, und er vor allem schuf Deutschlands »Industrieregion des Nordens«: Die Millionen Menschen, die heute in und um Hamburg leben, bilden ein gewaltiges Kaufkraft- und Arbeitskräfte-Reservoir, das so intelligent genutzt wird, daß Hamburg heute die bedeutendste Industriestadt Deutschlands ist: Die Industrieproduktion des Jahres 1936 gleich 200 gesetzt, stand die von 1965 bei 900. Da überstieg ihr Wert 16 Milliarden DM, denn allein 1952-64 wurden in Hamburg über 200 000 neue Industriearbeitsplätze geschaffen. Auch Berlin wurde überflügelt, und heute sind z. B. acht Zehntel der deutschen Kupferverarbeitung in Hamburg beheimatet, liegen hier vier Zehntel aller Ölmühlen und wird ein Viertel aller Margarine erzeugt. Hamburg verarbeitet ein Drittel aller Fische und

erzeugt etwa ein Viertel aller deutschen Zigaretten, und daß hier die größte Zigarettenfabrik Europas liegt, erwies sich als für den Wiederaufbau überaus wichtig. Denn Hamburg ist ja ein Land, behielt die Zigarettensteuer für seine eigenen Zwecke. Es besitzt Großbrauereien, die ebenfalls reichlich Steuern zahlen, und legte von denen 1945-65 im Durchschnitt eine Million wöchentlich für den Wiederaufbau und den Ausbau des Hafens an, dessen Güterumschlag 1964 fast 36 Millionen Tonnen erreichte, in dem nun sechs Zehntel aller deutschen Seeschiffe beheimatet sind und für den bis 1970 weitere 60 Millionen DM ausgegeben werden sollen. Hamburg wandelte sich vom bedeutendsten Linien-Hafen der Erde zum »Spezial-Hafen«, dient nun dem Fruchtimport und Importen, für die Kühllagerhäuser gebraucht werden, ist Europas bedeutendster Auto-Exporthafen. Aber heute werden auch wieder monatlich elfhundert Häfen in allen Erdteilen von Hamburg aus angelaufen, und mehr als 20 000 Schiffe aus 53 Nationen kommen jährlich hierher. Denn bei einem Hafen kommt es nicht nur auf die Wassertiefe oder die Zahl der Kräne an, sondern vor allem auf die Menschen. Auch hier entscheiden Erfahrung, Können und Verlässlichkeit. Auch Hamburgs Lagermeister tragen nicht länger Zylinder, schwarze Knöpfsack und Lederschürzen als Zeichen ihres Vertrauensamtes. Aber die Ehrlichkeit dieser Männer wird heute sowenig angezweifelt wie damals, und riesige Werte bleiben ihnen anvertraut, die sie vom Schiff zum Schuppen und umgekehrt dirigieren. Da hat Hamburg »Fastmoker« - »Schiffsbefestiger« -, die zu den verlässlichsten der Welt zählen, einen Siebentausendtonner am Kai so sicher vertäuen, daß er Gezeitenunterschiede wie Sturmböen gleich ungefährdet übersteht. Wie eine Maus um einen Elefanten eilt ihre kleine Motorjolle zwischen den hohen Schiffswänden und der Kaimauer dahin, immer auf der 1. Etage, nicht zerquetscht zu werden.

1) a) jonglieren die Schlepperkapitäne ihre Fahrzeuge dicht unter die Steven der »dicken Pötte«, um die Schlepptrossen aufzufangen, in Schneegeköber wie bei Wolkenbrüchen. Da drehen sie auf kleinstem Raum riesige Schiffe herum oder bringen sie genau richtig in eins der jetzt wieder 26 Schwimmdocks des Hafens.

1) a) sind die Kühlhausexperten: Null Grad in einem Raum, minus 25 in einem andern, je nachdem, ob neuseeländische Butter, chinesisches Vollen in Kanistern oder Tiefkühl-Feinkost eingelagert werden soll.

Täglich gut 2 000 Eisenbahnwaggons rollen aus allen Richtungen in den Hafen-Bahnhof, werden da auf die einzelnen Kais rangiert und kommen vor dem Schiff zu stehen, für das ihre Ladung be-

stimmt ist. Nicht so einfach, wie es sich anhört. Und da muß »Hamburg-Süd« natürlich auch dafür sorgen, daß genug Güterwagen zum Abtransport bereitstehen, die verschiedensten Typen und alle möglichen Größen. Bestellt werden die beim Zentralwagenamt der Bundesbahn in Frankfurt. Aber am nächsten Morgen sind sie da.

Am Burchardkai liegen oft drei Auto-Spezialschiffe zugleich, jedes für 1000 bis 1800 Pkw eingerichtet. Vier Wagen gleichzeitig hievt jedes Schiff an Bord. Jeder Handgriff muß da ausprobiert sein und sitzen.

Da müssen aber auch Lokomotiven nach Pakistan eingeschifft werden. Millimeterarbeit, denn die Räder müssen auf dem vorbereiteten Gleisstück aufsetzen. Und wenn solch eine Lokomotive »nur« 120 Tonnen wiegt und von dem Seeschiff mit seinem eigenen Schwergut-Ladegeschirr an Bord genommen wird, so gibt es auch Arbeit genug für »Magnus«, den Hamburger Schwimmkran, der Lasten bis 400 Tonnen heben kann und der der leistungsfähigste der Welt ist. Dessen Kranführer ist ein wahrer Artist. Und die der andern 18 Schwimmkräne, die hoch oben in ihren Kanzeln sitzen, nicht minder, denn die müssen Maschinen oder Transformatoren, die kaum je weniger als 30 oder 40 Tonnen wiegen, ohne anzustoßen durch die Luke in den Laderaum und da wieder genau an den vorbestimmten Platz bringen. Und der »Lukenviz« kann sich mit ihnen nur durch Handbewegungen verständigen.

Vielleicht noch entscheidender als Wissen und Erfahrung ist die Arbeitsmoral: Hamburg kam so schnell wieder hoch, weil es ein berühmt »schneller« Hafen ist. Liegezeit ist teuer und hier ist sie kurz. Jeden Morgen schaffen Barkassen 16000 Mann zu den rund 60 Schiffen, die täglich abgefertigt werden, und daß die 80000 Tonnen umschlagen, darauf kann man sich verlassen. Im Dezember 1964 aber mußten Frachter nach dem Einlaufen in den Mersey bis zu 33 Tage warten, ehe sie in Liverpool-Garston entladen wurden. Die Route nach Australien bedeutet 60 Tage Seefahrt. Aber heute durchschnittlich 90 Tage Aufenthalt in den Häfen, und jede Stunde unnötige Liegezeit kostet durchschnittlich 100 Mark. Der am 13. Februar 1965 nach 33 Tagen beendete Docker-Streik in den USA kostete (der Federal Maritime Commission zufolge) 67 Millionen \$ täglich oder insgesamt 8,84 Milliarden DM, und heute ist es auch keineswegs selten, daß Lohn-erhöhungen für Hafenarbeiter rückwirkend durchgesetzt werden: Hapag-Lloyd z. B. mußten 1955 über eineinhalb Millionen Mark nachzahlen, weil die New Yorker Stauer damals ihren Streik gewannen.

Hängt die Leistungsfähigkeit der Häfen weitgehend von den Menschen ab, so natürlich auch die der Werften. Deutschland führte zwar nach dem Krieg nur kurz im Weltschiffbau. Nr. 1 ist seit 1956 Japan, dessen Werften 1964 über 4,2 Millionen BRT neuen Schiffsraums schufen gegenüber der Million Englands und den 900000 Tonnen der Bundesrepublik. Aber auf die Tonnage alleine kommt es nicht an. Die Arbeitskosten bei einem Fährschiff z. B., das nur 800 Tonnen verdrängt, sind viermal höher als bei einem 12000-Tonnen-Tanker. Dreihunderttausend Tonnen Passagierschiffsraum bringen weit mehr ein als eine Million Tonnen Erzfrachter, und Kühlschiffe sind ein weit besseres Geschäft als Massengutfrachter. Deutschland aber hatte immer wieder zu bieten, was es anderswo nicht gab: Da waren die Schiffbau-Stähle, die die Brüder Friedrich und Wilhelm Siemens 1874 entwickelten. Da war die bereits im Jahre 1900 gegründete Schiffbautechnische Gesellschaft in Hamburg. Da gab es Erfinder wie *Anschütz-Kaempfe*, der den ersten Kreiselkompaß baute, oder Hermann *Lottmann*, den Pionier des Elektro-Schweißens. Da revolutionierte Deutschland die Weltschiffahrt durch den Dieselmotor, der ein PS-Gewicht von 75 Kilo hatte, als Dampfmaschinen noch 200 Kilo brauchten, und durch den die Motorschiffs-Tonnage zwischen 1914 und 1964 auf das mehr als Dreißigfache stieg. Und da leisteten deutsche Werften auch nach dem Zweiten Weltkrieg wieder Konkurrenzlos: 1949 betrugen die Neubauten in Hamburg insgesamt 5000 Tonnen. Fünf Jahre später aber eine Viertelmillion; da konnten hier wieder 25000 Leute im Schiffbau beschäftigt werden, gab es alle acht Tage einen Stapellauf. Denn da baute z. B. die Hamburger Stülcken-Werft ein neuartiges Elektroschiff, die »Falkenstein«, und das Frachtmotorschiff »Lichtenfels«, das ein revolutionäres Kranbaum-Schwergutgeschirr erhielt; ohne Hilfe von Hafeneinrichtungen (die es in den meisten Neuländern ja nicht gibt) kann es selber Lokomotiven, Groß-Transformatoren und andere Güter bis zu 100 Tonnen Gewicht laden und löschen.

Ähnlich aber war es überall. 1951 bauten die erwähnten Howaldtswerke die »Tina Onassis«, die 44000 Tonnen 01 faßte, damals ein außerordentliches Wagnis, denn nirgends noch waren solche (heute schon wieder kleinen) »Riesen« gebaut worden; langwierige Modellversuche (wie Neuberechnungen für die Schraube, die 6,9 Meter Durchmesser bekam) waren nötig, Helling wie Krankapazitäten mußten dem Auftrag angepaßt werden. Die Werft hielt das Tempo durch, hat heute ein Baudock für Schiffe bis 200000 Tonnen Tragkraft. In Konkurrenz mit 23 anderen Werften erhielten die Howaldtswerke einen Shell-Auftrag für einen Tanker

von 165 000 Tonnen, und schon im Vorjahr war für die Hamburg-Süd Rudolf August Oetkers ein Tanker von 130 000 Tonnen gebaut worden, auf dessen Deck drei Fußballspiele gleichzeitig ausgetragen werden könnten, der um 56 Meter länger ist als Deutschlands größtes je gebautes Schlachtschiff, die »Tirpitz«, und der soviel Öl faßt wie 8000 große Kesselwagen, ein Zug von 70 Kilometer Länge, der von Hamburg bis Lübeck reichen würde. Diese Hamburg-Süd-Gruppe steht heute an der Spitze aller deutschen Reedereien. Zu ihr gehört die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft Eggert & Amsinck; die Columbus Line Inc.; die Reederei Heinrich C. Horn; die Deutsche Levante-Linie; die Reederei Rudolf A. Oetker und andere, die 1964 zusammen 63 Trockenfrachter, Kühlschiffe und Tanker von rund 420000 Tonnen Tragfähigkeit besaßen und nun weitere Bauaufträge im Wert von 180 Millionen Mark gaben. Allgemein heißt diese Flotte, die 1957 mit rund 465 Millionen DM zu Buch stand und heute gut das Dreifache wert ist, »die Pudding-Flotte«, denn ihr Boss ist Dr. Rudolf August Oetker, der zwar auch neun Brauereien, drei Versicherungsgesellschaften, zwei Sektfirmen und eine Likörfabrik besitzt, dazu eine Bank, ein Hotelunternehmen und zahlreiches andere, dessen wirtschaftliche Potenz aber von der Bielefelder Fabrik herrührt, die Backpulver und Puddingpulver produziert und die sein Großvater Dr. August Oetker gründete.

1862 in Obernkirchen in der Grafschaft Schaumburg geboren, hatte August Oetker die Apotheke in der Bielefelder Obernstraße gekauft und da u. a. Heilsäfte hergestellt. Er war ein Bewunderer Justus Liebig's, der die Verwendung von Backpulver empfohlen hatte, weil Gärungen, wie sie Hefe oder Sauerteig hervorrufen, Substanzverluste bis zu einem Fünfzigstel verursachen, und Oetker rechnete sich aus, daß das allein schon beim deutschen Mehlerverbrauch jährliche Verluste von etwa 40 Millionen Mark bedeutete. Oetker ist nicht der Erfinder des Backpulvers. Das ist Ebenezer N. Horsford, ein Amerikaner, der 1849 auch das erste brauchbare Verfahren zur Herstellung von Kondensmilch angab (und so 1866 Nestlé zur Gründung seiner Firma in Cham in der Schweiz veranlaßte, aus der inzwischen ein Weltkonzern wurde). Horsford stellte 186 eine Mischung von phosphorsaurem und kohlensaurem Natron her, die beim Erhitzen den Teig lockerte, war aber kein Geschäftsmann. Erst Oetker hatte die Idee, sein Backpulver so abzuwiegen und zu verpacken, daß es jeweils genau für ein Pfund Mehl ausreichte – und setzte von diesen Zehn-Pfennig-Packungen bald so viele ab, daß seine Bielefelder Fabrik die größte Europas wurde und er Zweigbetriebe in Wien und

1

1.

J

ji
4

Budapest, Danzig und Kopenhagen, Brünn und Altona errichten konnte. Er entwickelte auch verschiedene Pudding-Pulver, die nach Schokolade, nach Waldmeister und nach allem möglichen anderen schmeckten, und er verfaßte vor allem einen bisher in Deutschland (außer der Bibel) unübertroffenen Bestseller: »Backen macht Freude«, eine Rezeptsammlung, die heute in mehr als 19 Millionen Exemplaren verbreitet ist.

Rudolf August Oetker trat das Konzern-Erbe 1944 an: Sein Vater war im Ersten Weltkrieg gefallen. Sein Stiefvater, Dr. Richard Kaselowsky, die Mutter und zwei Halbschwestern kamen bei einem Luftangriff um. Dr. Oetker erbte sehr viel Geld, vor allem sehr gute Aktien, er verdiente sehr viel Geld hinzu – und war unter den ersten, die die Vorteile des Paragraphen 7d nutzten, den Fritz Schäffer (von dem noch die Rede sein wird) 1949 in das Einkommenssteuergesetz einfügte: Absatz 1 dieses Paragraphen erlaubt zusätzlich zur normalen Abschreibung die steuerfreie Amortisation des halben Wertes von Schiffen, die nach dem 31. Dezember 1948 gekauft oder gebaut wurden. Absatz 2 erlaubte, Zuschüsse oder zinslose Darlehen, die für den Bau, den Umbau oder den Erwerb von Schiffen gegeben wurden, als Betriebs- oder Werbekosten voll vom Einkommen abzusetzen: Solange der Schuldner nicht zurückzahlte, waren für diese Beträge keinerlei Steuern fällig. Zahlte er, so waren diese Beträge kein Einkommen, sondern Betriebseinnahmen. Das waren riesige Steuer-Privilegien, und ihr Zweck war, dem Schiffbau und der Schifffahrt zu helfen. Denn hatte 1921 die Reichsregierung alle Kriegs- und Reparationsschäden ersetzt, so beließ es die Bundesregierung vorerst bei »moralischer Unterstützung«. Auch sie erklärte zwar »Seefahrt tut not!« Aber erst nach endlosem Drängen wurden 1951-56 Wiederaufbau-Kredite zur Verfügung gestellt, insgesamt 475 Millionen, die 16 Jahre laufen. Schließlich kamen 3 9 Millionen ERP-Gelder hinzu, ebenfalls Kredite also. Und da in der deutschen Schifffahrt bis 1965 rund siebeneinhalb Milliarden investiert werden mußten

Eine echte Hilfe aber waren Schäffers Steuererleichterungen. Denn durch die flossen den Reedern – und über sie den Werften – rund vier Milliarden DM zu. Die führten zur »Eier-Flotte« des Hamburger Geflügel-Grossisten Leo Adams. Die ließen die Stahlwerke der Ruhr eigene Erzfrachter bauen, die meist von der Hamburger Reederei »Frisia« betrieben werden. Und die veranlaßten vor allem Dr. Rudolf A. Oetker, das Paket Hamburg-Süd-Aktien, das er geerbt hatte, zum Kern der nun, wie gesagt, größten Reederei Deutschlands zu machen: Er erwarb die Majorität dieser Firma,

kaufte acht andere Reedereien hinzu und ließ als erster Großtanker bauen, durch die nun zumindest mehr und mehr der Frachtkosten im Lande bleiben, die der rapid wachsende deutsche Ölverbrauch verursacht. Denn die Bundesrepublik ist nun hinter den USA, der Sowjetunion und England der viertgrößte Erdölverbraucher der Welt, führt nun 5 z Millionen Tonnen jährlich ein, während vor dem Krieg der Gesamtverbrauch nur etwa zwei Millionen Tonnen betrug. Und Rolf *Kersten*, der Geschäftsführer der Hamburg-Süd und Oetkers Flotten-Chef, nutzte die »Freßwelle«, um Deutschlands Schifffahrt am Gewinn der »Ölwelle« teilhaben zu lassen.

Seltsame Zusammenhänge. Jedenfalls aber trug auch die »Puddingflotte« entscheidend zum deutschen Wiederaufstieg bei, gehört auch Dr. Rudolf August *Oetker* zu den Leuten, die Deutschlands Gattotore aufstießen und seinem Außenhandel die Mittel zur Ausbreitung gaben.

Wichtiger allerdings noch als die Schifffahrt war das universale »Verkehrsmittel« Geld. Geld ist der Vermittler von Gütern und Leistungen. Geld ist alles, was innerhalb einer größeren menschlichen Gemeinschaft durch stillschweigende oder laut verkündete Übereinkunft an Zahlungs Statt angenommen wird.

Und das war 1945-48 nicht etwa die Reichsmark. Das waren amerikanische Zigaretten oder ein Stück Speck. Die Währung Nachkriegs-Deutschlands war die »Lucky Strike«-Währung. Und natürlich war ohne eine Änderung dieser Verhältnisse keinerlei Wiederaufstieg möglich. Waren- und Dienstleistungsströme vom Erzeuger zum Verbraucher und vom Verbraucher zum Erzeuger gleichen zwei Zahnstangen, die durch ein dazwischenliegendes Zahnrad gedreht werden. Dieses Zahnrad ist der Geldumlauf. Und so mußte der zuerst in Ordnung kommen, ehe alles andere in Ordnung kommen konnte.

33 Der Tag, an dem alle Deutschen gleich arm waren

DAS »WUNDER DER WÄHRUNGS-REFORM«

Am Sonnabend, dem 19. Juni 1948, schallt es aus den deutschen Lautsprechern: »Wir erwarten heute das bedeutendste Ereignis seit der Kapitulation!« Da heißt es im Stil der Sondermeldungen vergangener Zeiten: »Die Militärregierung kündigt wichtige Bekanntmachungen an, die jedermann angehen und die niemand versäumen darf!«

Und nun wird die Polizei in die höchste Alarmstufe versetzt. Da tauchen Armee-Lastwagen auf, von maschinengewehrbestückten Jeeps flankiert. Bandeisenverschnürte Kisten mit der Aufschrift »Clay AX 13689 C« werden vor den Banken abgeladen. Diese haben inzwischen Tausende Hilfskräfte mobilisiert. Und nun wird gezählt, werden Empfangsbestätigungen ausgestellt. Und schließlich wird das Gesetz Nr. 61 verkündet.

Am Sonntag, dem 20. Juni 1948, tritt die »Neuordnung des deutschen Geldwesens« in Kraft. Reichsmark, Rentenmark und alliierte Militärmark sind außer Kurs gesetzt, die in Amerika gedruckte Deutsche Mark wird das allein gültige Zahlungsmittel. Ab Montag können pro Kopf vierzig dieser neuen Mark abgeholt werden. Tagelöhner und Millionär erhalten gleich viel. »Erstmals sind alle Deutschen gleich reich oder gleich arm.«

Dieser 20. Juni wird heute von der deutschen Geschichtsschreibung als so wichtig empfunden wie der 8. Mai 1945. Oder als noch wichtiger, denn nicht das Ende des Zweiten Weltkrieges wird an den Beginn des Wiederaufstieges gestellt, sondern »die deutsche Währungs-Reform«. Nur war die nicht deutsch und nicht einmal halbdeutsch, sondern eine reine Besatzungsmaßnahme. Und sie war keine »Reform«, sondern eine Roßkur, die kaum ein anderes Volk hingenommen hätte, ein rücksichtslos-unsozialer Schnitt und eine Massenenteignung, die unter dem Motto stand: »Wer Hitler Geld lieb, soll es verlieren!«

Das war das Zerschneiden des letzten Bandes zwischen der Ostzone und den Westzonen Deutschlands, denn wie wenig die Reichsmark auch wert war, sie wenigstens hatte Gültigkeit in ganz Deutschland, die DM aber erlangte nur im Westteil Zahlungskraft. Auch über die Währungsumstellung hatten sich Amerikaner und Russen nicht zu einigen vermocht, und so kam es des neuen Geldes

wegen am 24. Juni 1948 zur Berlin-Blockade, die bis zum **11.** Mai 1949 dauerte und Deutschland endgültig in zwei Teile zerriß. Die Währungsumstellung war allerdings der Startschuß eines neuen Beginns. Durch sie wurden die Deutschen, die wie in einer Wüste angepflockt gewesen waren, nicht nur freigelassen, sondern sahen nun auch eine Oase in der Ferne. Nun lohnte es sich wieder zu arbeiten.

Auch ein Währungsschnitt war unumgänglich. Aber diese Maßnahmen zu feiern, besteht kein Anlaß, denn sie bedrohten – wie das damals z. B. auch der Phönix-Direktor Otto *Friedrich* sagte – »das Beste, was die Notjahre in Deutschland geschaffen hatten«, vernichteten weitgehend das Zusammengehörigkeitsgefühl, das in den Bombennächten und in den Wintern, in denen den Aufbauenden das Werkzeug an den Händen festfror, entstanden war.

Diese »Reform« schuf »Konsumenten-Geld«, die Wirtschaft wurde nicht von der Produktion her mit neuen Umlaufmitteln ausgestattet, sondern vom sogenannten »Letztverbraucher« her, und dadurch wurden die gehorteten Warenlager mobilisiert. Das aber war es, was diese »Reform« populär machte, und ebenso, daß man die Massen glauben ließ, sie bekämen das »Kopfgeld« geschenkt, während es allen, die etwas besaßen, »angerechnet« wurde. Aber daß es nun über Nacht in Hülle und Fülle gab, was jahrelang völlig gefehlt hatte, das bedeutete zugleich eine wahre Orgie der Schamlosigkeit: Millionen Bauern und Hunderttausende Geschäftsleute hatten ihren besten Freunden hoch und heilig geschworen, auch selber hätten sie nun nichts, aber auch gar nichts mehr. Und nun kamen sie nicht etwa nach und nach, sondern binnen vierundzwanzig Stunden mit ungeheuren Vorräten zum Vorschein; da verkauften sie, ohne zu erröten, jedem, der Geld hatte, alles nur Erdenkliche.

Schon am Sonntag, dem 20. Juni 1948, wurden die Verstecke geöffnet, Waren verpackt und adressiert. In der Nacht zum Montag rollten die Lastkraftwagen, die plötzlich jede Menge Benzin hatten (auch wenn es meist rot und so als Besatzersprit kenntlich gemacht war), vor die Geschäfte, und wenige Stunden später wußte das Publikum nicht, was es sah: richtige Schuhe, nicht länger Holz-Sandaletten. Und hatten die Fabriken über Nacht Millionen Paar Schuhe erzeugen können? Da gab es lederne Damentaschen, gab es Radiolampen und jede Menge Glühlampen, gab es Tuche jeder Art und Farbe: Und hatten die Textilfabriken die alle über Nacht hergestellt?

Das konnte man noch hinnehmen. Aber da gab es auch Unmengen Lebensmittel, Lebensnotwendiges also, das es bisher nicht gegeben

1 hatte, nach dem hungrige Kinder schrien und dessen Mangel Millionen Mütter zur Verzweiflung brachte. Und mußten so jetzt nicht Tausende Geschäfte geplündert und ihre Besitzer gelyncht werden?

In Frankreich oder Italien wäre es bestimmt dazu gekommen, und so gab es dort keine »Währungs-Reform«, da ließ man die Preise steigen, bis Angebot und Nachfrage sich selber wieder einspielten. In Deutschland aber stellte niemand peinliche Fragen. Da zeigten Wildfremde einander an den Straßenecken, was sie mit dem neuen Geld gekauft hatten, strahlend, glücklich, »Menschen, wie neu geboren«.

Da wußte kaum noch einer, wie es eigentlich zu diesem 20. Juni 1948 gekommen war – und da kümmerte es auch kaum jemanden, *wie* »umgestellt« wurde und welche Folgen diese Art der »Reform« haben mußte.

»Umgestellt« wurde angeblich zehn zu eins: Für zehn Reichsmark gab es eine Deutsche Mark. Aber alle Ansprüche des Reiches, der NSDAP und der ihr angeschlossenen Verbände, der Reichsbank und der Kriegsgesellschaften erloschen. Und ebenso alle Reichsmarkansprüche gegenüber dem Reich, der Partei, der Reichsbank und den Kriegsgesellschaften: Wer für den Staat gearbeitet hatte oder dem Staat Geld lieh, verlor seine Guthaben hundertprozentig.

Wer aber hatte für das Dritte Reich nicht arbeiten und ihm Geld leihen *müssen*?

Da steht z. B. in der 1959 von der Harvard-Universität veröffentlichten Studie von Burton H. *Klein* »Deutschlands wirtschaftliche Vorbereitung für den Krieg«: »In der Zeit vor Kriegsausbruch produzierte die deutsche Wirtschaft beides, >Butter< und >Kano-fen< (guns) – dabei viel mehr von ersterer und weniger von letzteren, als gemeinhin angenommen worden ist. Bis 1937 war der zivile Verbrauch und die Investition in Verbrauchsgüter-industrien sowie der Regierungsaufwand für nichtkriegerische Zwecke gleich oder größer als in früheren Spitzenjahren ... In der Periode von 1933 bis 1938 ... achten die Rüstungsausgaben weniger als 10% des deutschen Bruttosozialproduktes aus und selbst 1938 erst 15% ... Ohne Zweifel wäre die Aufrüstung ohne die Besorgnis vor der Inflation und ohne einen so starken Exponenten konservativer Finanzgebarung wie Hjalmar *Schacht* größer gewesen ...

Aber seit dem 16. Januar 1939 wurde sie größer An diesem Tag nämlich legte Dr. Hans-Heinrich *Lam'mers*, der Chef der Reichskanzlei, Adolf Hitler das Geheimdokument **RK 706 B** vor, das er

schon eine Woche lang in Besitz hatte und das er immer wieder zurückhielt, weil er die Reaktion des »Führers« fürchtete. Und der bekam auch einen Tobsuchtsanfall, denn in diesem Memorandum des Reichsbank-Direktoriums wurde es glatt abgelehnt, Hitlers Geheimbefehl nachzukommen und Rüstungskredite »in unbegrenzter Höhe« bereitzustellen. Da stand: »In der Zeit vom x. März bis 31. Dezember 1938 aber stieg der Notenumlauf auf 8223 Millionen RM ... Er ist also in den letzten ,o Monaten stärker gestiegen als in den ganzen vorausgegangenen 5 Jahren. Für die Stabilerhaltung des Geldwertes ist nun letzten Endes nur das Verhältnis von Geldumlauf und Konsumgüterproduktion maßgebend. Steigt die Geldumlaufmenge schneller als die Konsumgüterproduktion zunimmt, so steht der Gesamtheit der Verbraucher eine vermehrte Kaufkraft zur Verfügung, der ein verringertes Warenangebot gegenübersteht, was die Preise hinauf-treiben muß.«

»Die Reichsbank ist sich von Anfang an darüber klargewesen, daß außenpolitische Erfolge nur erreichbar sein konnten auf Grund der Wiederaufrichtung der Wehrmacht. Sie hat deshalb die Finanzierung der Rüstung weitgehend auf sich genommen, trotz der darin liegenden währungspolitischen Gefahren«. . . »Unsere Verantwortung aber erfordert es, darauf hinzuweisen, daß eine weitere Beanspruchung der Reichsbank, sei es direkt, sei es durch anderweitige Beschlagnahme des Geldmarktes, währungspolitisch nicht zu verantworten ist, sondern geradenwegs zur Inflation führen muß.«

Hitlers Kommentar hierzu war: »Narren, die sich einbilden, meine Politik sabotieren zu können!« - Am i. Februar 1939 wurde Geheimrat Wilhelm *Vocke*, der Verfasser dieses Memorandums, entlassen, ebenso sein Chef Hjalmar *Schacht* und alle Reichsbank-Direktoren, die sich der Inflationswarnung angeschlossen hatten.

Und dann ließ Hitler das »Gesetz über die Deutsche Reichsbank« vom 15. Juni 1939 ausarbeiten, das mit den Worten beginnt: »Die Deutsche Reichsbank untersteht als deutsche Notenbank der uneingeschränkten Hoheit des Reiches. Sie dient der Verwirklichung der durch die nationalsozialistische Staatsführung gesetzten Ziele im Rahmen des ihr anvertrauten Aufgabenbereiches ...

Hitler selber formulierte den Paragraphen i dieses Gesetzes, der lautete: »Die Deutsche Reichsbank ist dem Führer und Reichskanzler unmittelbar unterstellt«, und er unterstrich das durch die Paragraphen 3 und : »Die Deutsche Reichsbank wird nach den

Weisungen und unter der Aufsicht des Führers und Reichskanzlers von dem Präsidenten der Deutschen Reichsbank... geleitet und verwaltet . . .« - »Der Führer und Reichskanzler ernennt den Präsidenten der Deutschen Reichsbank und die übrigen Mitglieder des Reichsbank-Direktoriums. Er bestimmt die Dauer ihres Amtes.«

Und Hitler sicherte sich auch durch den Paragraphen ,o: »Die Mitglieder des Reichsbank-Direktoriums, sämtliche im Dienst der Deutschen Reichsbank tätigen Personen sowie die Mitglieder des Beirates der Deutschen Reichsbank und der Bezirksbeiräte sind verpflichtet, über alle zu ihrer Kenntnis gelangenden Angelegenheiten und Einrichtungen der Deutschen Reichsbank, insbesondere über alle Geschäfte der Bank und über den Umfang gewährter Kredite, Schweigen zu beobachten, auch nachdem die Zugehörigkeit zur Deutschen Reichsbank beendet ist.«

Damit war Adolf Hitler absoluter Herr des deutschen Geld- und Kreditwesens geworden. Und damit war das Schicksal der Reichsmark besiegelt, denn Vierjahresplan und Rüstung und wenig später auch die Kriegskosten verschlangen immer größere Beträge: Der Geldbedarf der deutschen Regierung während des Zweiten Weltkrieges betrug 657,4 Milliarden Mark, davon 417 Milliarden an reinen Wehrmachts-Ausgaben. Und zum Unterschied von 1914-1918 wurden die »still« finanziert: Es wurden keine Kriegsanleihen aufgelegt, sondern die Banken gezwungen, Schatzscheine und andere Regierungs-Schuldverschreibungen als Deckung der Einlagen und Kredite zu verwenden. Und diese Art »Deckung« machte bereits 1944 bei den deutschen Kreditinstituten 85 bis 90%⁹, aus.

Dementsprechend stieg die Reichsschuld, die 1932 nur 8,5 Milliarden oder etwa 1% des inländischen Geldvermögens betragen hatte, bis zum Kriegsende auf 380 Milliarden oder 95%, des Gesamt-Geldvermögens.

Der Bargeld-Umlauf, der 1939 rund 9 Milliarden betrug, erreichte 1948 mehr als 75 Milliarden - das mehr als Achtfache also. Das Ruchgeld hinzugerechnet, gab es nun etwa 200 Milliarden Mark Zahlungsmittel bei einem Volkseinkommen, das, statt 1938 etwa 83, 1947 (Bizonie und SBZ zusammengekommen) nur mehr 54 Milliarden betrug.

Schon 1936 waren Preiserhöhungen verboten worden. 1939 trat die Rationierung der Lebensmittel und aller wichtigen Gebrauchsgüter hinzu, und die Devisenbewirtschaftung verhinderte jedes Ausweichen der Kaufkraft auf fremde Märkte.

1 in gewaltiger Kaufkraftüberhang entstand also. Da nach der

Besetzung durch die Alliierten der Preisstop in Deutschland bestehen blieb (die Sieger zwar für ihre eigenen Ausgaben die Mark auf ein Viertel abwerteten, ein Dollar nun 10 RM galt, für die Deutschen aber die längst fiktiv gewordenen Preise und Löhne geltend blieben) konnte auch nach 1945 die Kaufkraft legal nicht untergebracht werden. Zwar wurde versucht, durch drakonische Steuergesetze soviel Kaufkraft wie nur möglich »abzuschöpfen«. Dennoch aber blieb 1947 ein Überhang von etwa 200 Milliarden Mark.

Das hieß: Zweihundert Milliarden mehr Geld als Ware. Das hieß: Rückfall in die Naturalwirtschaft. Aufhören jeder Übereinstimmung zwischen privatwirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Interessen. Das hieß, daß man hungerte und in Lumpen ging, denn auf Anordnung der Militärregierung durfte Feldgrau nicht mehr getragen werden, und die Färbereien hatten keine Farben, und zugeteilt wurden im Winter 1946/47 in der Britischen Zone bei acht Millionen »Versorgungsberechtigten« monatlich 31 80 Wintermäntel, 7380 Anzüge, 7119 Arbeitshemden.

Und wie auf jeden »Normalverbraucher« jährlich 343 Gramm Textilien kamen, so genügte 1948 die »erfaßte« Produktion der Westzonen für: Alle zwei Jahre ein Wasserglas; jedes vierte Jahr ein paar Lederschuhe und ein Einmachglas; alle sieben Jahre ein Stück Porzellan; jedes fünfzehnte Jahr einen Kochlöffel; alle 150 Jahre ein Waschbecken und in alle Ewigkeit keine Zahnbürste. Denn von einem gewissen Grad des Mangels an versagen alle amtlichen Vorschriften, wird der Staatsapparat hilflos. Erneut erwies sich seit 1945 in Deutschland, was Sir Robert Peel, der Schöpfer der britischen Bankgesetze, schon im Jahre 1844 wußte: »Das Vertrauen in eine Währung kann nicht durch Parlamentsbeschlüsse herbeigeführt werden.« Nur wer selber für sich sorgte, blieb am Leben. Und das hieß nun 130 bis 170 Mark für ein Kilo Fleisch, 140 Mark für ein Kilo Zucker, 60 für ein Kilo Mehl zu bezahlen - während der Durchschnitts-Stundenlohn im Herbst 1947 in der britischen Zone für Männer 88 und für Frauen 60 Pfennig die Stunde betrug.

Da wurden in der amerikanischen Zone im Wochendurchschnitt 41 und 22 Mark verdient, während ein Paar Schuhe nicht unter 750 Mark zu haben war, ein Paar Damenstrümpfe 200 kostete und jede Ami-Zigarette 5 Mark.

Wie die Menschen dennoch weiterlebten? Es wurde »kompensiert«. Und wer darin tüchtig war. . . Da berichtete z. B. am 24. Juni 1947 der Berliner »Telegraf«: »Einem hungrigen Freund wurde ein Pfund Butter für 320 RM angeboten... und der

bekam es schließlich auf Kredit bis zum nächsten Morgen. Er gab ein halbes Pfund seiner Frau. . . ging mit dem Rest »kompensieren«: In einem Tabakladen gab es für das halbe Pfund 50 Zigaretten. Zehn Stück behielten wir für uns, mit dem Rest gingen wir in eine Kneipe. Wir rauchten eine Zigarette und das Geschäft war perfekt: Für die 40 Zigaretten gab es eine Flasche Wein und eine Flasche Schnaps. Den Wein brachten wir nach Hause. Mit dem Schnaps fuhren wir aufs Land. Bald fand sich ein Bauer, der uns für den Schnaps zwei Pfund Butter eintauschte. Am nächsten Morgen brachte mein Freund dem ersten Butterlieferanten sein Pfund zurück, weil es zu teuer war. Unsere Kompensation hatte eineinhalb Pfund Butter, eine Flasche Wein, 10 Zigaretten und das Vergnügen eines steuerfreien Gewerbes eingebracht. .

Nicht immer natürlich ging das so glatt. Besonders nicht in größerem Maßstab, denn dem amtlichen Bericht der Hamburger Polizei zufolge beschlagnahmte sie z. B. im Jahre 1946 unter vielem anderen folgende Schwarzmarktsgüter: 586 Kühe, Schweine und Schafe; 31 Tonnen sonstiges Fleisch; 28 Automobile; 19 Tonnen Benzin; 1780 Fahrradschläuche und Reifen; 3 Millionen Zigaretten und Zigarren und 12 Tonnen Tabak; 2,2 Millionen Einheiten Penicillin; 0,2 Millionen Rasierklingen; dazu Kleider, Schuhe, Nähgarn. Und die Einrichtung von 70 Fälscherwerkstätten für Lebensmittelkarten, die im gleichen Jahr allein in Hamburg ausgehoben wurden.

Überall war es ähnlich und überall erwies sich so als richtig, was *Silvio Gesell* bereits 1891 geschrieben hatte: »Die Währung hält den Staat zusammen oder sprengt ihn - je nachdem. Wird hier gefälscht, so löst er sich in kleinste Teile auf, in Atome, die sich gegenseitig abstoßen. Stadt gegen Land, Beruf gegen Beruf... Gläubiger gegen Schuldner, Festbesoldete gegen Händler, bis schließlich Arbeiterbataillone gegen Arbeiterbataillone marschieren...«

1) Das Geld-Volumen betrug im Winter 1947-1948 in den West-Zonen 2857 Mark pro Kopf. Aber die Umsätze betrugen nur ein Drittel des Vorjahres.

Und im April 1948 stellte der Harmssen-Bericht fest: »Zwei Drittel der deutschen Bevölkerung sind stark unterernährt und in der Arbeitsfähigkeit geschwächt; die Hälfte davon steht am 1. Ende ihrer Kräfte. .

1) Achtjahre fern schien jede erträglichere Zukunft. Als im Mai 1948 die »Süddeutsche Zeitung« fragte: »Glauben Sie, daß es besser wird?«, da antworteten acht Zehntel ihrer Leser mit einem glatten »Nein!«

Aber inzwischen hatte sich die weltpolitische Situation gewandelt. Da brauchten die West-Alliierten ein »Bollwerk gegen den Bolschewismus« und die Sowjets eine arbeitsfähige Ostzone. Da beschloß der Alliierte Kontrollrat in Berlin am 1. Februar 1948 eine »gesamtdeutsche Währungs-Bereinigung«.

Neue Banknoten also. Aber wo sollten die gedruckt werden und von wem? Die Russen schlugen Leipzig vor, denn da gab es entsprechende Druckereien, lagerte auch Banknoten-Papier. Die West-Alliierten fürchteten, in Leipzig könne mehr Geld gedruckt werden als vereinbart, schlugen den Druck in Berlin unter interalliiierter Kontrolle vor. Die Berliner Reichsdruckerei aber war ausgeplündert worden. Die war technisch nicht in der Lage, die nötigen Banknotenmengen herzustellen. Und so wurde kurzerhand in Amerika gedruckt, obwohl zufolge der »New York Herald Tribune« vom 30. Mai 1948 die sowjetische Militärregierung erklärt hatte: »Die Durchführung einer separaten Währungsreform für die westlichen Besatzungszonen würde einen weiteren und sehr ersten Akt der Verletzung des Potsdamer Abkommens darstellen, der der wirtschaftlichen Gesundung Deutschlands schweren Schaden zufügt. Die sowjetische Militärverwaltung ist der Ansicht, daß eine einheitliche Währungsreform für ganz Deutschland der einzig richtige Weg ist.«

Diese Ansicht teilte Washington nicht: Nur die spätere Bundesrepublik sollte wirtschaftlich wieder stark werden, nicht etwa auch der Machtbereich der Sowjets. Und was die Deutschen selber dachten, interessierte natürlich niemanden. Keines der 242 deutschen Währungs-Gutachten wurde berücksichtigt, die zwischen 1945 und 1948 ausgearbeitet wurden.

Professor Adolf Weber zufolge lag bereits 1945 ein deutscher Gesetzentwurf zur Währungserneuerung vor, den ein Kreis hervorragender Wirtschaftsexperten verfaßte und der General Eisenhower überreicht wurde.

Eine Antwort erfolgte nie. Erst am 20. April 1948 wurden neun Experten des »Kleinen Währungsausschusses des Wirtschaftsrates« von Engländern und Amerikanern in einen Bus mit Milchglasfenstern gesetzt, damit sie nicht sahen, wohin es ging, und nach Rothwesten bei Kassel gebracht, um da völlig von der Umwelt isoliert ihre Meinung zu den Durchführungsbestimmungen der »Reform« niederzulegen. So kann heute behauptet werden, Deutsche hätten an der Währungsumstellung mitgewirkt, obwohl für die Berücksichtigung dieser Meinung ja nun gar keine Zeit mehr blieb - und die drei Jahre lange Verschleppung der »Reform« Professor Weber zufolge Deutschland mindestens zehn

Milliarden Dollar kostete, das fast Dreifache aller deutschen Marshallplan-Kredite.

Und »Reform«. . . Alle Ansprüche an das Reich erloschen, wie gesagt, und das bedeutete z. B. den Untergang der deutschen Luftfahrtindustrie, die 700 Millionen zu bekommen hatte. Das bedeutete auch den Ruin Dutzender und Hunderter deutscher Industrieunternehmen.

Aber dafür wurden Verbindlichkeiten aus Löhnen, Gehältern, Altenteilen, Renten und Pensionen sowie Miet- und Pachtzinse :1 umgestellt. Die blieben also »voll erhalten«. Nur daß Geld nicht bloß ein Tauschmittel ist, sondern auch als Täuschungsmittel verwendet werden kann. Meter bleibt Meter und Kilo bleibt Kilo, aber 10 Mark waren nun eine Mark und eine »neue« Mark schon im August 1948 nur mehr 86 Pfennig, denn derart stiegen (dem Statistischen Amt der Doppelzone zufolge) binnen 40 Tagen die Preise.

Da war die »Kopfquote«: 40 DM sofort, 20 später. Aber diese 60 Mark wurden auf alle Sparguthaben etc, angerechnet, und ein Familienvater mußte so für sich, die Frau und fünf Kinder 3780 Reichsmark abschreiben. Und wenn ihm noch etwas blieb, so wurde das nicht 10:1 umgestellt, denn im Oktober 1948 gab es eine zweite »Reform«: Die angemeldeten Reichsmarkbeträge wurden zwar im Juni 10:1 umgestellt, aber nur die Hälfte auf ein freies Konto verbucht. Und von dem gesperrten Festgeld-Konto im Oktober sieben Zehntel gestrichen. Der Abwertungssatz betrug also $6,5 \approx 100$, nicht 10 zu 100, das heißt, die deutschen Sparer verloren 93,5 % ihres Geldes. Allein durch die Kopfquoten-Anrechnung erloschen über dreieinhalb Millionen Sparkonten, ein Viertel aller, und auf denen standen über 15 Milliarden Reichsmark. Selbst die »Neue Zürcher Zeitung« nannte das im August 1949 »von der Geldseite her gesehen eine ungeheure Enteignung«.

Was für Sparguthaben galt, galt aber für sämtliche Forderungen, und welcherart die waren, spielte keine Rolle, alle Wertbeständigkeits-Klauseln wurden außer Kraft gesetzt. Gold-Pfandbriefe wurden behandelt wie Hypotheken oder Industrie-Obligationen. Die schrumpften auf ein Zehntel ihres Wertes, obwohl Grund und Boden erhalten blieben und der Vertrauens-Schwund Hypotheken-Pfandbriefe für Jahre diskreditieren und so den Wohnungsbau und das Bauwesen überhaupt lebensgefährlich behindern mußte.

Aber die Währungs-»Reform« bedeutete ja überhaupt eine kaum wieder gutzumachende Erschütterung des Rechtsbewußtseins.

Denn wurden die Sparer enteignet (und waren die meisten Alt-Sparer längst tot, als es ¹⁹⁵³ zu einer geringfügigen Aufwertung ihrer Konten kam), so bedeutete der Währungsschnitt gleichzeitig: Volle Erhaltung der Sachwert-Substanz in den Händen der Erzeuger. Befreiung der Produzenten von 90% ihrer Verbindlichkeiten. Denn alle deutschen Forderungen einer Währungsberreinigung *mit* gleichzeitigem Lastenausgleich wurden von den Alliierten abgelehnt. Millionen und aber Millionen hatten durch den Krieg alles verloren. Aber die konnten nun nicht neu beginnen, denn erst fünf Jahre nach dem Währungsschnitt trat das Lastenausgleichsgesetz in Kraft. Und das widersprach nicht nur dem elementarsten Gerechtigkeitsgefühl, das hatte auch schwerwiegende wirtschaftliche Folgen, denn wie der Binnenmarkt klein blieb, so das Kreditvolumen. Niemand wußte ja, wie der Lastenausgleich aussehen würde, und so wurden nun statt Waren Banknoten gehortet, blieben die Einzahlungen auf die neuen Bank- und Sparkonten minimal, weil die ungleich leichter als Bargeld zu »erfassen« sind. Und da waren im Winter 1948 in der Schweiz auch jede Menge DM-Noten zu 20 bis 25 Franken je 100 Mark zu haben, denn den Schwarzhändlern, reich gewordenen Besatzungsmitgliedern und vor allem den »Displaced Persons« schienen 200000 oder ²⁵⁰⁰⁰⁰ Schweizerfranken oder über die Schweiz nach Amerika transferierte 60000 \$ sicherer als eine Million der neuen deutschen Währung. Die ⁵⁵⁰⁰⁰⁰ amtlich »Zwangsverschleppten« der Westzonen aber, für die deutsche Gerichte nicht zuständig waren und die auch keinerlei Angaben über die Herkunft ihrer Reichsmarkbeträge zu machen brauchten, hatten (der »Zeitschrift für das gesamte Kreditwesen«, Heft i vom 1. August 1948 zufolge) eine Milliarde Reichsmark in DM umgewechselt, während die damals 42,7 Millionen Westdeutschen zusammen 2,7 Milliarden RM abgaben.

Daß die Währungs-»Reform« gelingen würde, war 1948 also keineswegs sicher, um so weniger, als die allgemeine Unsicherheit ja auch durch die Tatsache erhöht wurde, daß die Alliierten die neuen Noten druckten, ehe sie wußten, wer sie de jure ausgeben sollte. Dementsprechend trugen sie keinerlei Ausgabevermerk, und als die Bank deutscher Länder zur Notenbank erklärt wurde, sollte die firmieren, bis 1952 alle ursprünglichen DM-Noten in neue umgetauscht werden.

Und nun nahmen die meisten Geldbesitzer an, dieser Umtausch werde zum Lastenausgleich benutzt werden. Notenhorte waren also auch nicht das Richtige, und so kam es erneut zur Flucht in Sachwerte. Da wurde Schmuck gekauft, Teppiche, Briefmarken-

sammlungen und Antiquitäten. Während die Banken leere Kassen hatten und ihren besten Kunden die Lohngelder nicht vorzuschießen vermochten, wurden Milliarden DM unproduktiv thesauriert.

Natürlich war das alles ein Symptom niederträchtigsten Egoismus. Aber auf dem beruhte ja die ganze »Währungsreform«, und so wurde vorerst auch nichts gegen die rapide anwachsende Arbeitslosigkeit getan, die die natürliche Folge dieser Deflation war.

Schließlich fand jeder sechste deutsche Erwerbstätige keine Arbeit, und ein Rückfall in die Not der dreißiger Jahre schien unvermeidbar, denn allein vom Juni 1948 bis zum März 1950 stieg die Westzonen-Arbeitslosigkeit von 439000 auf 1,96 Millionen. Die bekamen nun durchschnittlich 72 Mark Unterstützung im Monat statt ⁵¹ im Jahre 1932. Für die wendete die Bundesregierung nun als Zuschuß zu den Versicherungsbeträgen 0,60 DM pro Kopf und Tag auf, wogegen für jeden Besitzer allein DM täglich da sein mußten.

Wenn es dennoch nicht zur Katastrophe kam und aus der Arbeitslosigkeit schließlich ein allgemeiner Arbeiter-Mangel wurde, so durch einmalige Unternehmer-Initiativen und fast übermenschliche Anstrengungen ihrer Belegschaften; durch den Korea-Boom wie die Entmilitarisierungs-Vorteile; und nicht zuletzt, weil zwar die Währungsumstellung eine reine Besitzer-Maßnahme war, die Regulierung des Zahlungsmittel-Umlaufes aber in deutsche Hände kam und weitgehend dem Mann anvertraut wurde, der ¹³ offen gegen Hitlers Finanzpolitik aufgetreten war und auch jetzt gegen alle politischen Einflüsse immun blieb.

Westdeutsche Notenbank war nach dem Scheitern einer gesamtdeutschen Währungsumstellung die »Bank deutscher Länder« in Frankfurt geworden, die auch alleine den Zahlungsverkehr mit dem Ausland abzuwickeln hatte und über die der Artikel 1 des Gründungs-Gesetzes sagt: »... die Bank ist nicht den Anweisungen irgendwelcher politischer Körperschaften oder öffentlichen Stellen, mit Ausnahme der ordentlichen Gerichte, unterworfen. .

Als oberste Leitung der BdL wurde ein »Zentralbankrat« eingesetzt, in dem zwar die Präsidenten der elf deutschen 1 andeszentralbanken kraft ihres Amtes Stimmrecht hatten, den aber ein Präsident und ein Vizepräsident praktisch alleine dirigierten. Dieser Rat hatte die Diskont-Politik, das heißt, die Höhe des Wechsel-Zinssatzes, festzusetzen, hatte die Höhe der Mindestreserven zu bestimmen, die die Geschäftsbanken unterhalten

müssen, und die allgemeinen Kredit-Richtlinien zu erlassen, das heißt, das Hineinpumpen und Herausaugen von Geld aus dem Wirtschaftskreislauf zu regeln, was praktisch per Kauf oder Verkauf von Wertpapieren durch die Notenbank geschieht: Kauft sie, so gelangt Geld in Umlauf. Verkauft sie, wird Geld gebunden.

Präsident der Bank deutscher Länder und Vizepräsident des Zentralbankrates wurde Wilhelm *Vocke*, und dessen Autorität war derart, daß vor allem er bestimmte, was die Landeszentralbanken und die damals rund 100 privaten Kreditinstitute Westdeutschlands zu tun und zu lassen hatten. Und das war ein Glück, denn wie Vocke es 1951 sagte: »*Alle* - die Wirtschaft, die Länder, der Bund, die Parlamente, *alle* haben unter dem Druck der Verhältnisse heute gegenüber der Notenbank nur eine Tendenz: Geld, Geld, immer mehr Geld!« Was das aber bedeuten konnte, wußte Vocke wie kaum ein zweiter. International angesehen wegen seines Mutes, seines enormen Wissens und seiner ruhigen Besonnenheit, hatte Vocke schon als junger Finanzbeamter erlebt, wie sehr der Geldumlauf über die menschlichen und politischen Schicksale einer Nation entscheidet. Da wußte er seit einem Vierteljahrhundert, daß vom Geldwert nicht nur abhängt, was wir mit unserem Einkommen kaufen können und was in 10 oder 20 Jahren unsere Ersparnisse wert sind, sondern daß er auch den Kredit und das Ansehen eines Landes in der Welt bestimmt, seine politischen ebenso wie seine wirtschaftlichen Wirkungsmöglichkeiten.

Als Sohn eines evangelischen Pfarrers 1886 in Aufhausen bei Nördlingen in Bayern geboren, studierte Wilhelm Vocke Rechtswissenschaften und Nationalökonomie an den Universitäten Erlangen, Rostock, Berlin und Göttingen. Als Dr. jur. und Assessor arbeitete er im Würzburger Finanzamt, dann im Reichspatentamt. 1913 kam Vocke ins Banken-Referat des Reichsamtes des Innern. Seit 1918 Regierungsrat und Hilfsarbeiter im Reichsbank-Direktorium, wurde er von dem damaligen Reichspräsidenten Friedrich *Ebert* schon im Alter von 33 Jahren zum Mitglied dieses Direktoriums ernannt und widmete sich da vor allem der Währungspolitik und den Auslandsbeziehungen.

Vocke erlebte mit, wie der Dollar, der im Juli 1914 nur 4,20 Mark gekostet hatte, im Juli 1919 mit 14 Mark bezahlt werden mußte, im Juli 1922 bereits 493 Mark kostete - und am 1. November 1923 die unvorstellbare Summe von 4,2 Billionen Mark. Eine Schachtel Zündhölzer kostete damals zweieinhalb Milliarden, und wer ein Mittagessen für fünf Milliarden bestellte, mußte acht

bezahlen, weil inzwischen der Geldwert entsprechend gefallen war.

Vocke war mit *Helffferich*, *Luther* und Schacht entscheidend an der Wiederherstellung der Normalität beteiligt, bereitete 1923 den Umtausch der Banknoten von »Einhundert Billionen Mark« in Rentenmarknoten von »Einhundert Mark« vor. Er nahm an den internationalen Konferenzen teil, die der Gründung der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich, der BIZ in Basel, im Jahre 1930 vorangingen, und war 1930-1938 Verwaltungsratsmitglied dieser Bank, die die Reparationszahlungen verwalten und den internationalen Handel beleben sollte.

Wilhelm Vocke erlebte also nicht nur den Untergang der Gold-Mark mit, sondern sah auch, wie durch Reparationszahlungen und Weltkrise die neue Reichsmark zu einer reinen Binnen-Währung wurde. Er sah, daß es kein Ausweg war, die Devisenzuteilungen für Auslandsreisen auf zehn Mark zu beschränken und den Außenhandel durch ein wahres Vorschriften-Gestrüpp immer mehr einzuengen. Er bekämpfte nach dem Krieg energisch jede Inflation, ebenso aber jeden Geldmangel, jede Deflation, und benutzte zusammen mit Karl George *Bernard*, einem 1890 in Berlin geborenen Hugenotten-Abkommen und Apothekersohn, den Hitler als Ministerialrat aus dem Reichswirtschaftsministerium entfernt hatte und der Präsident des Zentralbankrates geworden war, das Instrumentarium der Notenbank so geschickt, daß aus den 28 Millionen \$ Währungsreserve, die die Bank deutscher Länder Ende Februar 1951 besaß, binnen 15 Jahren über sieben-einhalb Milliarden \$ wurden und aus der DM die »härteste Währung der Welt«.

Natürlich war das nicht das Werk der Notenbank alleine. Längst ist auch bei uns der Staat der entscheidende Wirtschaftsfaktor, stimmt das Bild des »unabhängigen Unternehmers«, der in der »freien Marktwirtschaft« den Ablauf der Konjunktur prägt, nirgends mehr.

In der Bundesrepublik verfügt heute die öffentliche Hand über vier Zehntel des Sozialprodukts, auch hier wird der Wohlstand »verwaltet«. Jeder deutsche Haushalt trägt nun im Durchschnitt 5000 Mark jährlich zur Finanzierung der öffentlichen Ausgaben bei, und von diesen Ausgaben hängt natürlich auch entscheidend die Währungs-Stabilität ab. Nur wenn Notenbank und Finanzministerium eng zusammenwirken, kann sie erhalten werden.

In den entscheidenden Wiederaufbaujahren taten sie das in Westdeutschland. Da erklärte der Finanzminister Fritz *Schiffer*: »Wir

haben keine willfährige Notenbank - Gott sei Dank!« Und da sagte 1951 Wilhelm Vocke: »Unser Land hat geordnete Finanzen und einen Finanzminister, der auf Ordnung hält und nicht daran denkt, die Notenbank zu mißbrauchen.« Beide bekämpften energisch die Besatzer-Ansprüche und ebenso energisch alle Politiker-Wünsche. Keinerlei Lobby hatte bei Vocke und Schäffer eine Chance - und Schäffer schuf auch das Steuer- und Finanzierungssystem, das ohne Inflation die nötigen Wiederaufbaumittel mobilisierte und die Priorität der Investitionen vor dem Verbrauch sicherstellte.

34 Die Finanzierung des »Wunders«

DIE STEUERPOLITIK DES »PFERDEHÄNDLERS« FRITZ SCHÄFFER UND DESSEN KAMPF UM DIE GELDWERT-ERHALTUNG

Das »Deutsche Wunder« kam durch die Härte und Zähigkeit von Millionen Deutschen zustande. Aber für sie alle war entscheidend, daß auch der kleine, eisgraue Mann aus dem Bayrischen Wald, der 1949-1957 als Bundes-Finanzminister amtierte, diese Eigenschaften in außerordentlichem Ausmaß besaß. Und daß Fritz Schäffer nicht nur sagte »der Weg zur Inflation führt über meine Leiche!«, sondern daß er stets auch wahr machte, was er erklärte: jeden Groschen dreimal umdrehte und den Besitzern ebenso hartnäckig ihre Geldforderungen abschlug wie seinen Regierungskollegen. Fritz Schäffer war maßgebend am Aushandeln des »Generalvertrages« beteiligt, der im November 1955 das Besatzungsregime ablöste, und so widmeten ihm die drei Hochkommissare zum Andenken ihre Tischkarten. Der Engländer Kirkpatrick schrieb »Unserem Finanzdiktator« auf den Büttenkarton. Der Franzose François-Poncet sah in ihm »Unseren Tyrannen«. Der Amerikaner McCloy aber schrieb: »Dem Pferdehändler!« - »To the horse-trader !« - und auch das brachte nur höchst unvollkommen »Schäffers einfallreiche Gerissenheit« zum Ausdruck, durch die er den Siegern Milliarden abluchste und das deutsche Volk dazu bekam, zuerst zu investieren und dann erst das Verdiente zu verbrauchen.

Schäffer war es, der die Eigen-Finanzierung des deutschen Wiederaufbaus ermöglichte. Der aus den substanzerstörenden und alle Schaffenskraft lähmenden Steuern der Alliierten ein Abgabensystem machte, das die Produktion förderte - und der zugleich die Lohnforderungen im Zaum hielt, indem er das deutsche Volk überzeugte, daß Inflation »der innere Feind Nummer eins« ist. Der Geldwert-Diskussionen zum Stammtischgespräch machte und erreichte, daß 1964, als das Allensbacher Institut für Demoskopie feststellte, wovor die Deutschen am meisten Angst haben, nur 59% einen möglichen Weltuntergang fürchteten, 23% aber einen weiteren Kaufkraftverlust der Deutschen Mark.

Auch sie hat seit 1948 zweifellos an Wert verloren. Aber wenn in den zehn Jahren 1949-1958 die deutschen Lebenshaltungskosten um 11% stiegen, so in Frankreich, Großbritannien und Schweden gleichzeitig um 47%, in Italien und Holland um je 35% und nur

in der Schweiz um weniger. Und auch da verringerte die Teuerung den Geldwert um 140%. Wenn, 1952 gleich 100 gesetzt, die Kaufkraft der DM (der First National City Bank of New York zufolge) 1962 auf 86 gesunken war, so die des Pfundes auf 75 und die des französischen Franken auf 70 - nicht zu reden von Argentinien, wo der Kaufkraft-Index nun auf elf stand, oder von Bolivien, wo er nun eins betrug.

Auch die südamerikanischen Währungsreserven aber waren 1948 weit größer als die deutschen gewesen, die ja null betrugen, denn die Bank deutscher Länder besaß keinen Gold- oder Devisenhort (und schon die Reichsbank besaß 1938 nur mehr 29 Millionen \$). Und wenn binnen zehn Jahren der deutsche Banknoten-umlauf zu 150%, durch Gold und Devisen gedeckt war, so vor allem dank des engen Zusammenwirkens von Fritz Schäffer und Wilhelm Vocke, dessen Memorandum vom Januar 1939 der Finanzminister seinen Kollegen immer wieder vorlas. Denn da stand: »In entscheidendem Maße wird die Währung von der hemmungslosen Ausgabenwirtschaft der öffentlichen Hand bedroht.« - »Das unbegrenzte Anschwellen der Staatsausgaben sprengt jeden Versuch eines geordneten Etats, bringt trotz ungeheurer Anspannung der Steuerschraube die Staatsfinanzen an den Rand des Zusammenbruchs und zerrüttet von hier aus die Notenbank und die Währung.« - »Es gibt kein noch so geniales und ausgeklügeltes Rezept oder System der Finanz- und Geldtechnik; keine Organisation und keine Kontrollmaßnahmen, die wirksam genug wären, die verheerenden Wirkungen einer uferlosen Ausgabenwirtschaft auf die Währung hintanzuhalten. Keine Notenbank ist imstande, die Währung aufrechtzuerhalten gegen eine inflationistische Ausgabenpolitik des Staates.«

Solange Schäffer im Amt war, gab es eine solche tatsächlich nicht, denn wie er es selber sagte: »Wo ich hart sein muß, bin ich hart. Popularität ist mir völlig egal. . .« Und gerade deswegen wohl wurde er populär. Kennzeichnend für Schäffer war stets seine Zivil-Courage. Und wie er den Nazis die Wahrheit sagte und General *Patton*, so duckte sich nur Schäffer niemals vor Konrad *Adenauer*, reiste er auch der halben CDU zum Trotz als erster deutscher Minister in die Ostzone.

Klein, drahtig, spärliche graue Stoppeln auf dem Schädel und einen struppigen Schnurrbart unter der großen Nase, besitzt Schäffer lebhaftes, kleine Augen voller Witz und Humor. Eine »rostige« Stimme, aber eine plastische, schlagfertige Rede, die nie grob wird, die Blößen des Gegners nie unfair nutzt. Trotz des preußischen Rufnamens ist Schäffer ein katholischer Bayer.

Altbayer sogar, 1888 geboren in München. Der Vater war königlicher Postamtsdirektor. In der Familie gab es Bauern, Flößer, Forstleute. Alle rechneten sie mit dem Pfennig. Und wenn Schäffer vorgeworfen wurde, er suche durch seine Aufwandsteuern alle Lebensfreude zu ersticken, wies er auf die Holzfäller und Steinbrucharbeiter des Bayrischen Waldes hin.

Schäffer besuchte das humanistische Gymnasium von Neuburg an der Donau. Er studierte an der Universität München, legte da seine juristische Staatsprüfung »mit Auszeichnung« ab. Hervorragender Schiläufer und Alpinist, kam er im Ersten Weltkrieg als Gebirgsjäger an die italienische Front, und als 1920 im Bayrischen Landtag ein Kommunist die Soldaten beschimpfte, stürzte der junge Abgeordnete Schäffer nach vorn und gab ihm zwei Ohrfeigen - »Außerhalb der Tagesordnung, Herr Präsident«, wie er sagte.

Schäffer vertrat hier die Bayerische Volkspartei. Aber er war nicht Berufspolitiker, sondern Berufsbeamter: 1917 als Assessor ins Bayrische Innenministerium gekommen, wurde er 1920 Oberregierungsrat und 1931 Staatsrat. Er war ein mitreißender Redner (der auch Anekdoten zu erzählen verstand wie kein zweiter) und wurde 1929 Parteivorsitzender. 1931-33 aber bayrischer Finanzminister im Kabinett *Held* nicht wegen seiner taktischen Geschicklichkeit (die es mit der Adenauers durchaus aufnahm), sondern wegen seiner hervorragenden Fach-Kenntnisse, seines Fleißes und seiner absoluten Integrität. Schäffer war stets ein guter Deutscher. War aber auch ein Vorkämpfer des Föderalismus, hatte so für den Nationalsozialismus nichts übrig und drohte, jeden nach Bayern entsandten Reichs-Kommissar an der Grenze verhaften zu lassen. Wenn der Ritter von Epp in Begleitung des damaligen Polizeipräsidenten *Himmler* dennoch nach München kam, so nur, weil man inzwischen Schäffer in »Schutzhaft« genommen hatte.

Seit 1933 Rechtsanwalt in München, wurde Schäffer nach dem 20. Juli 1944 erneut verhaftet und saß bei Kriegsende im KZ Dachau. Als der amerikanische Militärgouverneur, Oberst *Keegan*, einen bayrischen Ministerpräsidenten brauchte, erwähnte Kardinal *Faulhaber* Schäffer, und ein Jeep wurde nach Ostermünchen bei Rosenheim geschickt, wo Schäffer sich langsam erholte. Sechs Tage lang überlegte er, ob er den Posten annehmen solle. Und tat es dann vor allem, weil man ihm mit dem Militärgericht drohte, falls er »Fehler« mache.

Als bayrischer Premier gewann Schäffer die Hochachtung des amerikanischen Panzer-Generals Patton, dem die Manieren seiner

Leute in den bayrischen Internierungslagern nicht gefielen und der deshalb sehr bald als »Nazi-Freund« abgesetzt wurde. Und während Patton auf der Reichsstraße 38 tödlich verunglückte, verlor auch Schäffer seinen Posten, war er nur vier Monate bayrischer Ministerpräsident: Am 28. September 1945 bekam er sein Entlassungsschreiben, angeblich, weil er »belastete« Beamte eingestellt und den früheren Reichswehrminister *Gessier* zu seinem Sekretär gemacht hatte. In Wahrheit wohl, weil er auf die Frage der Alliierten, ob Bayern nicht besser ein »selbständiger« Staat würde, mit einem klaren »Nein« antwortete und hinzufügte: »Ich bin Föderalist, nicht Separatist!«

Schäffer eröffnete also wieder seine Münchner Anwaltspraxis, in der er während der Nazizeit vor allem Klöster und Priester verteidigt hatte, und ging mittags zu den Barmherzigen Schwestern in München-Haidhausen essen. Monatelang überwachten ihn auf Schritt und Tritt CIC-Agenten. Aber Schäffer ignorierte sie, wie er die Gestapo-Agenten ignoriert hatte. Er begann die CSU - die »Christlich-Soziale Union« - aufzubauen, reiste mit Alois *Hundhammer* von Stadt zu Stadt und Dorf zu Dorf und stützte sich da auf seine Freunde aus der Zeit der Bayerischen Volkspartei.

Besonders Dr. Josef *Müller* - dem »Ochsensepp« -, der nun bei den Alliierten in hoher Gunst stand, gefiel das gar nicht, und so durfte sich Schäffer auf Befehl der Militärregierung seit April 1946 politisch nicht mehr betätigen. Aber das gewann ihm nur noch mehr Vertrauen. Müllers Glanz verblich, und 1948 wurde Schäffer rehabilitiert. Als CSU-Abgeordneter des Wahlkreises Passau zog er in den ersten Bundestag ein. Und da seine Partei als Preis für ihre Koalitionsbereitschaft von Adenauer das Finanzministerium gefordert hatte wurde Schäffer Bundesfinanzminister. Sein Parteauftrag lautete klar und eindeutig: »Bremsen!«

Und das war nur allzu nötig, denn nun gab es ja elf Parlamente, die Gelder bewilligten - ganz abgesehen davon, daß die Gesamtkosten des Reichstages 1932 pro Abgeordneten jährlich 11 104 RM betragen hatten, und die des Bundestages 1950 auf 40313 DM pro Volksvertreter zu stehen kamen. Und vor allem der bürokratische Apparat wucherte krebbsartig: Vor dem Zweiten Weltkrieg war z. B. das Reichswirtschaftsministerium mit rund 1800 Beamten und. Angestellten ausgekommen. 1949 aber beschäftigte allein das Bayerische Wirtschaftsministerium über 2000 Leute, und insgesamt arbeiteten nun in den Länder-Wirtschaftsministerien fast 13000 Menschen.

Das Auswärtige Amt besaß beim Amtsantritt *Ribbentrops* 2385 Beschäftigte. Außenminister *Brentano* aber brauchte für das halbe

Deutschland bereits 4285 Angestellte und Beamte, und das war erst ein Beginn. Und in Deutschland gab es nun nicht allein 122 Minister, sondern alleine in Bonn dazu rund 100 Ministerialdirektoren, 400 Ministerialdirigenten, 700 Ministerialräte und rund 5 000 andere höhere Beamte. Die wollten alle entsprechende Büros: Seit der »Parlamentarische Rat« unter Vorsitz des späteren Bundeskanzlers Dr. Adenauer am 10. Mai 1949 mit 33 gegen 29 Stimmen Bonn zur vorläufigen Hauptstadt der Bundesrepublik bestimmte, war hier gebaut worden - und binnen 15 Jahren kostete das 403 Millionen DM. Und daß es nicht noch weit mehr war, ist Schäffers Verdienst. Die 12 der 20 Bundesministerien, die heute auf Bonner Stadtgebiet liegen und hier über 257000 Quadratmeter Bürofläche verfügen, hatten ursprünglich mehr als eine halbe Million Quadratmeter haben wollen - und dazu auch viel mehr Personal, als sie schließlich bekamen. Zwar wurden aus den 43 Millionen, die Bund, Länder und Gemeinden im Jahre 1950 beschäftigten, zehn Jahre später doch 1,9 Millionen und mit Post und Bahn 2,8 Millionen - ein Siebentel aller Arbeitnehmer der Bundesrepublik. Aber ohne Schäffer wären es bestimmt noch ungleich mehr geworden. Denn wenn der auch selber Beamter war, seinen Namen leitet er von »Schaffen« ab und nannte die Bürokratie »die größte unserer Schutthalden«.

Schon als bayrischer Ministerpräsident hatte Schäffer versucht, die Zahl der öffentlichen Bediensteten des Freistaates (die 1932-1954 um 361%, stieg) zu verringern, »weil jeder unnütze Beamte Dutzende und Hunderte >Verwaltete< zu unproduktiver Tätigkeit zwingen kann und die vergeudete Zeit der >Untertanen< noch viel mehr kostet als die Beamtengehälter«. Schäffer beschnitt den Verwaltungsapparat, wo er konnte, weil es ihm grotesk schien, daß z. B. in Baden-Württemberg 1947 für Bücher monatlich 70 Tonnen Papier zugeteilt wurden und für alle Zeitungen 32 Tonnen, der »amtliche« Papierverbrauch hingegen 1000 Tonnen monatlich überstieg. Und er versuchte mit Hilfe seiner (wenn auch beschränkten) Finanzhoheit, den Verwaltungsapparat der Alliierten ebenso zu rationalisieren wie den deutschen: Er setzte durch, daß Sir Brian *Robertson* das Personal der britischen Kontrollkommission von rund 13000 (i 948) auf »nur« mehr 6 600 (1950) verringerte. Und beschäftigte die amerikanische Hochkommission 1949 noch 2013 Amerikaner und 11 184 Deutsche, so ein Jahr später »nur« mehr 1 213 US-Bürger und 6673 deutsche Angestellte. Sein eigenes Ministerium hatte Schäffer in der alten Kaserne der Rheindorfer Straße eingerichtet und hier nicht nur auf absolute Pünktlichkeit, sondern auch äußerste Frugalität geachtet. Und

Schäffer tat stets auch selber, was er andern predigte: Privat besaß er in Bonn lange nur ein möbliertes Zimmer. Zwar war seine Münchener Wohnung erhalten geblieben. Aber Umzugsgeld wollte er nicht in Anspruch nehmen, und zu seiner Zeit wäre es undenkbar gewesen, daß Botschafter wie Felix von *Eckardt* für den Umzug Bonn—New York 85 408 DM oder Herbert *Blankenhorn* für den von Bonn nach Paris 47880 DM bekamen. Später wohnte Schäffer in Bonn in der Poppelsdorfer Allee Nr. 42, in einem schmalbrüstigen Neubau der Notjahre, zusammen mit fünf anderen Mietparteien. Nur »Schäffer« stand auf dem Türschild: Seinen Doktor konnte der Minister seinerzeit aus Geldmangel nicht machen. Und höchst einfach waren auch die zwei Wohnzimmer eingerichtet: Die Biedermeiermöbel erbte Frau Else Schäffer von ihren Eltern und Großeltern. Ein paar Aquarelle und Nymphenburger Porzellanfiguren und ein spätgotischer Jünger Johannes waren der ganze Schmuck. Aber es gab viel Zierpflanzen in den Fenstern.

Punkt 6 Uhr morgens duschte Schäffer kalt. Dann trank er eine Mischung von halb Milch und halb Malzkaffee, und jo Minuten vor 8 holte ihn der Dienstwagen ab. Wer im Ministerium auch nur um Minuten zu spät kam, hielt sich unter Schäffer nicht lange. Er selbst kam meist erst nach Mitternacht heim, war fast jeden Sonntag dienstlich unterwegs. Privatsekretärin war nun seine Frau. Entspannung fand er bei seinen drei Töchtern, durch die er seit 1951 dreifacher Großvater war. Der einzige Sohn fiel im Krieg. Schäffers Sparsamkeit gewann ihm die Hochachtung Unzähliger - zog ihm aber natürlich auch die Abneigung der Interessentengruppen zu, deren Geschäfte er störte, und der Politiker, deren Wahlchancen er verringerte, indem er hartnäckig alle Wahlgeschenke und vor allem alle versteckten Subventionen ablehnte.

Schäffer wurde als schrullig verschrien: Als z. B. in Offenbach ein neues Gebäude der Bundes-Monopolverwaltung eingeweiht wurde, bekamen die Festgäste ein Mittagessen. Aber »die werden doch ihre Zeche nicht auf Kosten der Steuerzahler machen wollen«, meinte Schäffer, und er ließ sie um einen »Unkostenbeitrag von fünf Mark« bitten.

Der Verkäufer am Zigarettenstand des Bundeshauses glaubte falsch verstanden zu haben, als Schäffer bei ihm eine einzelne Zigarette kaufte - und sich zu der von ihm auch noch Feuer geben ließ. Nun tat Schäffer das zwar, weil er sich das Rauchen abgewöhnen und durch ein Paket Zigaretten nicht stets in Versuchung geraten wollte. Er tat es aber auch demonstrativ, um den Wert der DM zu unterstreichen, zwang auch die Geschäftsleute,

wieder in Pfennigen zu kalkulieren. Denn wenn nicht wenigstens die Deutschen sparten.

Drei Jahre lang wußte Schäffer als Finanzminister nie, wieviel Geld ihm eigentlich zur Verfügung stand, denn da waren die Besatzungskosten »variabel«. Erst Ende 1952 setzte Schäffer durch, daß die Alliierten ihre Ansprüche auf 600 Millionen DM monatlich beschränkten und zustimmten, daß Besatzungskosten plus deutscher »Wehrbeitrag« vorerst nicht mehr als 850 Millionen monatlich ausmachen sollten. Auch das waren damals rund vier Zehntel von Schäffers Gesamt-Budget von 23,3 Milliarden DM, aber nun wußte er wenigstens, woran er war. Vorher dagegen hatten die Besatzer die Deutschen zahlen lassen, was immer ihnen gerade einfiel, und in der Bundestagssitzung vom 18. Januar 1951 mußte Schäffer bestätigen, daß im abgelaufenen Jahr unter dem Titel »Besatzungskosten« z. B. auch die Bezahlung von 39000 Hausangestellten, 69000 Kraftwagenfahrern, 98000 Büroangestellten, 144000 technischen Hilfskräften, 39000 in Unterkünften Beschäftigten und 48000 »auf verschiedene Art von den Alliierten Beschäftigten« figurierte. Der Finanzminister bestätigte ferner, daß zwischen dem 1. Oktober 1949 und dem 30. Juni 1950 als »Besatzungskosten« in Millionen DM verbucht wurden: für Ankauf von Mobiliar 31,5, für Teppiche und Vorhänge 8,0; Kühlschränke 8,5; Glühlampen 4,8, für Kisten und Verpackungsmaterial 3,2 und Damenbekleidung 1,3 Millionen DM. Im einzelnen hatte Deutschland z. B. für eine Eßzimmer-Einrichtung 12884 DM bezahlt und für 33 Teppiche 192000 Mark. Frankreich hatte 162 Millionen für »Verschiedenes« und Großbritannien 26 Millionen unter dem gleichen Titel gefordert und erhalten.

Wie dem Bund war es vorher den Ländern gegangen: Auf Konto Besatzungskosten gingen z. B. in Schleswig-Holstein 1948 die Mieten wie die Einrichtung der dänischen Konsulate und ebenso die Millionenbeträge, die Dänemark hier für seine Minderheit aufwendete. Einer Denkschrift zufolge, die das Finanzministerium von Nordrhein-Westfalen an General *Bishop* richtete, machten hier die Besatzungskosten 1948 ein Viertel des gesamten Steueraufkommens aus und enthielten z. B. im März 1948 einen Betrag von 46000 RM für die Musiker des britischen Ferienheimes Winterberg. Da mußten die Kosten des der englischen Besatzung vorbehaltenen Johanniter-Krankenhauses in Bonn gedeckt werden, das 69 Mann Personal, darunter zwei Chefköche und sieben Köche, hatte, die im Monatsdurchschnitt 90 Überstunden abrechneten, während die durchschnittliche Belegung des Hospitals 40 Kranke betrug.

Allein vom September zum November 1948 waren die Bar-Besatzungskosten in Nordrhein-Westfalen von monatlich 5,86 auf 86,6 Millionen DM gestiegen, hatten sich die »Sach- und Werkleistungen« verdoppelt. Denn unter den »Sachlieferungen« an die Besatzung figurierten nun z. B. 500 Damenschirme Marke Knirps. 1040 elektrische Spielzeug-Eisenbahnen. 8000 Füllhalter und 5568 Fahrräder. Da wurden 1 wo Klubgarnituren und 361 520 Polsterstühle geliefert, 8 695 Frisiertoiletten und 12 980 Damen-schreibtische. Die Besatzung erhielt 48215 Paar Kinder- und 31000 Paar Damenschuhe. Sie brauchte 4,3 Millionen Flaschen Steinhäger und 910 000 Flaschen Dry Gin. Und ähnlich war es überall. Da hatte z. B. das Kreisbauamt die tatsächlichen Kosten für eine Sportanlage in Bonn mit 80000 DM berechnet. Die belgische Besatzungsmacht aber vergab den Auftrag für 246 000 DM. An »Sachlieferungen« wurden z. B. von den Engländern mehrere hunderttausend Türschlösser verlangt und eingelagert. Abgerufen wurden im Jahresdurchschnitt 40. So viele Küchenherde, Bädewannen etc. wurden bestellt, daß der Lagerraum nicht ausreichte und sie, im Freien gestapelt, zu Schrott wurden.

Die Alliierten erklärten: »All das hält die deutsche Wirtschaft in Gang« und »jeder von uns beschäftigte Deutsche ist ein Arbeitsloser weniger«.

Arbeitslose gab es damals (wie geschildert) tatsächlich erschreckend viele. Aber Schäffer erwiderte, für die würde er produktive Arbeit finden, wenn man ihm nur freie Hand ließe. Die er auch schließlich gewann. Er kämpfte nicht nur zäh gegen Besatzer-gesetze wie jenes, das Alliierten verbot, unter dem gleichen Dach mit Deutschen zu schlafen (und das so zum Bau eigener Häuser für die Besatzer zwang), sondern schaffte schließlich auch die auf Substanz-Zerstörung ausgerichteten alliierten Steuergesetze ab, durch die in Deutschland Steuerhinterziehung so lebensnotwendig geworden war wie vor der Währungsumstellung der Schwarzhandel: Die meisten Geschäfte wurden »ohne Beleg« gemacht, denn die verlangten Steuersätze konnte einfach niemand aufbringen. Und schon die 247 Milliarden Mark, die 1946 in Westdeutschland an Steuern tatsächlich bezahlt wurden, machten mehr als die Hälfte des Brutto-Sozialprodukts aus, und die 23 Milliarden des Jahres 1947 kamen 58% der Gesamterzeugung und aller deutschen Dienstleistungen gleich, während der Steueranteil damals in England 370/0, in den USA 29%, und in Frankreich 23% betrug.

Dem Bonner Finanzministerium zufolge hatten die Steuereinnahmen des Reiches, der Länder und der Gemeinden 1913 insgesamt

7, % des Brutto-Sozialprodukts ausgemacht. Sie stiegen durch den Ersten Weltkrieg auf 14,3 % im Jahre 1925 und erreichten 1938 dann 22,7%. Auch die Nazis waren beim Steuereinheben nicht zimperlich gewesen, und wenn 1932-1942, das deutsche Volkseinkommen von 45,2 auf 125 Milliarden oder das etwa Zweieinhalbfache stieg, so die Steuern von 6,6 auf 35 Milliarden, da nahmen sie also auf das mehr als Fünffache zu. Aber auch diese 35 Milliarden machten knapp 28 und nicht 58% des Verdienten aus.

Für die Alliierten aber war das viel zuwenig. Sie erließen im Februar 1946 neue Steuergesetze und legten denen eine Erkenntnis zugrunde, die der Amerikaner John Marshall als Oberster Richter schon 1819 in die Worte gefaßt hatte: »Daß die Macht, Steuern einzuheben, zugleich die Macht zu zerstören bedeutet, ist unleugbar.« Die neuen Steuern aber sollten zerstören; sollten jede wirtschaftliche Gesundung verhindern und sie hatten zugleich Strafcharakter: Die alliierte Steuergesetzgebung der Jahre 1946-1947 war ein Instrument der Morgenthau-Politik. Und noch weit wirksamer als Produktionsbeschränkungen und Demon-tagen, denn sie traf ja nicht nur einzelne Unternehmen, sondern alle arbeitenden Deutschen, und glich einer »Dauer-Daumenschraube«. Verglichen mit diesen Steuergesetzen, waren die »Inkasso-Methoden« der Ruhrbesetzung nach dem Ersten Weltkrieg völlig harmlos.

Diese Ruhrbesetzung des Jahres 1923 sollte bekanntlich die Reparations-Kohlelieferungen steigern. Als sie statt dessen zu passiver Resistenz führte, beschlagnahmten die Franzosen in Gelsenkirchen, Bochum und Oberhausen die Kassenbestände aller Banken und Sparkassen. Und am 18. Februar 1923 trat die »Inkasso-Division Laignelot« in Aktion: Truppen mit aufgef-pflanztem Bajonett stoppten die Straßenbahnen des Ruhrreviers, sperrten die Straßen. Fahrgäste und Passanten mußten ihre Brief-taschen vorweisen und ihr gesamtes Bargeld abliefern. Wer sich weigerte, wurde mit Kolbenschlägen traktiert, Frauen nicht aus-genommen.

Für die Betroffenen war das keine Kleinigkeit gewesen. Aber was die Franzosen so an »Reparationen« einzogen, war natürlich nicht der Rede wert, und so wurde diese Art Besatzungsfinanzierung nach dem Zweiten Weltkrieg amtlich nicht mehr angewendet, blieb es 1945 bei rein »privaten« Plünderungsaktionen der »Iwans« und anderer. Diesmal wurde der individuelle Tribut subtiler und statt in einzelnen Ruhrstädten in ganz Deutschland eingetrieben, und zwar durch das Kontrollratsgesetz No. 12: Hatte der höchste Einkommensteuersatz im Dritten Reich 67%

betragen - für Alleinstehende, die mehr als 13 000 Mark im Jahr verdienten -, so wurden nun von allen Einkommen über 24000 Mark 90% und von allen Einkommen über 60000 Mark 95 % eingetrieben.

Ebenso radikal wurde die Steuerbelastung der kleinen und mittleren Einkommen erhöht: Ein Verheirateter mit vier Kindern, der 1946 ein Jahreseinkommen von nur 4⁸⁰⁰ Mark hatte, bezahlte nun um 288% mehr Steuern als zwei Jahre zuvor. Wer 9600 Mark verdiente, zahlte um 4770/, mehr. Und zur Einkommensteuer kam nun eine Vermögenssteuer, die es weder in den USA noch in England gab und 1% bis 2, % der Substanz betrug. Das heißt, es wurden von einem fünfprozentigen Kapitalertrag unter dem Titel »Vermögenssteuer« vorweg 20 bis 0% erhoben, die von der Einkommensteuer nicht abgezogen werden durften. Wer also z. B. als gewerblicher Einzelunternehmer oder als Mitglied einer Personengesellschaft aus einer Fabrik im Steuerwert von 425 000 Mark 60000 Mark Gewinn zog, zahlte 46383 RM Einkommensteuer plus 6375 RM Vermögenssteuer, dem blieben also von 60000 Mark ganze 6652 Mark.

Und der war noch glücklich dran, denn er hatte nur 1,50% Vermögenssteuer zu bezahlen. Schon bei einer halben Million Vermögen stieg die Abgabe auf 2,5 %, da ergaben 80000 RM Gewinn aus 550000 RM Vermögensbesitz nicht weniger als 79 693 Mark Steuer. Da blieben insgesamt 307 Mark übrig, um 557 Mark weniger, als die Arbeitslosen bekamen.

Und von da an überschritt die Besteuerung 100%. Da mußte nicht nur der Lebensunterhalt, sondern auch die Steuerleistung aus der Substanz entnommen werden. Und das war auch der Zweck der Übung. Denn nach Artikel VII des Kontrollratsgesetzes No. 22 waren z. B. auch alle Abschreibungen auf Grund von Kriegszerstörungen und Kriegsverlusten verboten. Und es spielte auch keine Rolle, ob Vermögen einen Ertrag abwarf oder nicht, auch zerstörte Fabriken oder Fabriken, die keine Produktionserlaubnis erhielten, mußten die volle Vermögenssteuer bezahlen. So unglaublich es klingt, dieser Artikel VIII lautete: »Bei Veranlagung zur Einkommensteuer und zur Besteuerung außerordentlicher Gewinne für natürliche oder juristische Personen und bei der Errechnung der Steuerschuld dieser Personen für die verflossenen Jahre dürfen keine Gutschriften und keine Ermäßigungen für aus folgenden Ursachen entstandene Verluste gewährt werden: a) Wehrmächtsaufträge; b) Öffentliche Schuld; c) durch den Krieg verursachte Zerstörungen oder Beschädigungen; d) Steuer-Gutscheine.« Reine Strafmaßnahmen also: Wer für das

Deutsche Reich gearbeitet hatte, sollte nicht nur durch die Streichung seiner Guthaben bei der Währungsumstellung büßen, sondern auch steuerlich benachteiligt werden. Wer Kriegsschäden erlitt, hatte sich das als kollektiv am Kriegsausbruch schuldiger Deutscher selber zuzuschreiben.

Was das für eine Firma bedeutete, deren Betrieb in Trümmern lag und die so nichts verdiente, ist klar: Sie hatte zu versteuern, was sie »in den verflossenen Jahren« fiktiv durch Wehrmächtsaufträge und dergleichen verdiente. Da diese Aufträge zum Teil nicht bezahlt wurden, hieß das oft: Verluste versteuern. Das Geld dazu mußte sie sich leihen. Oder ihr Trümmergrundstück verkaufen. Oder liquidieren: Und um die Liquidation der deutschen Wirtschaft ging es, keineswegs nur um das »Abschöpfen des Kaufkraft-Überhangs« oder das Aufbringen der Besatzungskosten. An die Schwarzmarktgewinne kam der Fiskus nicht heran. Aber die letzten Mittel aller ehrlichen Kaufleute und Handwerker und Fabrikanten wurden eingezogen, und im Winter 1947 wurde durch das Kontrollratsgesetz No. 61 die Steuererfassung noch »wesentlich verbessert«, nun vor allem auch die in freien Berufen Tätigen bis zum Äußersten ausgepreßt und die Finanzämter gezwungen, rücksichtslos alle Steuerrückstände aus den Kriegsjahren einzuziehen.

Da hieß es im April 1948 in der britischen Zone: »Das Finanzamt hat Sie an die Entrichtung der rückständigen Steuerbeträge - öffentlich - erinnert. Sie haben der Erinnerung nicht entsprochen. Die Vollstreckungsstelle des Finanzamtes hat mich beauftragt, nunmehr die folgenden Beträge einzuziehen.. « Es handelte sich da z. B. um die Abschlußzahlungen auf die Einkommensteuer 1942 und 1943. Der Steuerpflichtige war viermal ausgebombt worden und hatte inzwischen zwei Zonengrenzen überschritten, beidemale erst nach unendlichen bürokratischen Schwierigkeiten. Aber Steuerrückstände »haften an der Person«, und das Finanzamt hatte ihn aufgespürt. Eine der Forderungen war bestimmt längst beglichen. Aber die Quittung war verbrannt wie alles, was er besessen hatte. Das Finanzamt aber schien seine Beweismittel gerettet zu haben. Und wenn der Staat auch seine eigenen Schulden nicht bezahlte; wenn auch alle Zahlungen auf Grund der Kriegs-Sachschädenverordnung des Dritten Reiches durch Dekrete der Militärregierungen vom Mai, Juni und August 1945 verboten worden waren (ausgenommen Zahlungen an Juden, die während der Kriegszeit von solchen Zahlungen ausgeschlossen waren), die Steuerschuld blieb erhalten. Es war stets rechtzeitig gemahnt und so jede Verjährung verhindert worden. Und nun

erschien der Gerichtsvollzieher. Der Steuerpflichtige hatte eine, wenn auch bescheidene, neue Stellung gefunden. Man konnte sein Gehalt pfänden. Bomben, Granaten und Flucht, all das zählte nicht. Auch zahllose Ostflüchtlinge bekamen Zahlungsaufforderungen. Für den Fiskus gab es kein geteiltes Deutschland.

Und dennoch wurde gearbeitet. Dennoch wurde aufgebaut. Und das scheint nun wirklich ein »Wunder«. Denn welchen Sinn hatte es noch, Geld zu verdienen?

Es war Fritz Schäffer, der das Arbeiten in Deutschland wieder sinnvoll machte. Der Finanzminister hatte als Student gehört: »Mehr als 250/o Einkommensteuer sind nicht einzutreiben. Auch durch Gefängnisstrafen nicht und kaum durch Todesstrafen.« Das war lange her, und bei 25% konnte es auch Schäffer nicht belassen. Aber er wußte, daß die Sätze der Alliierten das Ende der deutschen Wirtschaft bedeuten mußten, und er feilschte mit ihnen um jedes Prozent Steuersenkung, wahrhaftig wie ein Roßtäuscher. Und er war nicht nur zäh, sondern auch ein eminenter Fachmann. Schmuggelte 1950 in sein »Erstes DM-Einkommensteuergesetz« und 1953 in seine »Kleine Steuerreform« Paragraphen ein, deren Wirkung die Hochkommissare zu spät erkannten. Er setzte keineswegs nur großzügige Steuererleichterungen durch, sondern brachte erstmals nach dem Krieg wieder Ordnung in das Finanzwesen der deutschen Länder und von mehr als 25 000 Gemeinden. Und Schäffer schuf vor allem die steuerliche Grundlage für die Finanzierung des deutschen »Wirtschaftswunders« – ohne Verschuldung und ohne Inflation. Nicht Dr. Adenauer und nicht Ludwig *Erhard*, sondern Fritz Schäffer gelang das Einmalige, das die Londoner »Times« meinte, als sie in ihrer Deutschland-Sondernummer vom 24. April 1965 schrieb: »Ein Wirtschaftswunder vollbringen, ist eines. Es zu erhalten und weiter zu fördern, ist etwas völlig anderes. Und Deutschland gelang beides.«

Immer wieder wurde und wird im Ausland gefragt: »Wie gelang das? Und wo nahmen die Deutschen die Riesensummen her, die der Neubau ihrer Wirtschaft kostete?« – Die Notenpresse lieferte sie nicht, denn sonst hätte die Mark nicht binnen zehn Jahren zur »härtesten« Währung der Welt gemacht werden können. Und Auslandskredite?

Über den Anteil der Marshall-Hilfe am deutschen Wiederaufstieg wurde bereits berichtet. Und wenn die 3,5 Milliarden \$ die Westdeutschland 1948-1960 an amerikanischen Krediten und Geschenken bekam, auch keineswegs zu verachten waren, während dieser Jahre wurden (dem Bonner Finanz-

ministerium zufolge) in der Bundesrepublik 448 Milliarden DM oder 112 Milliarden Dollar investiert, das Einhundertachtundzwanzigfache.

Als Deutschland zu prosperieren begann, suchten auch ausländische Firmen am »Deutschen Wunder« teilzuhaben, und der Deutschen Bundesbank zufolge wurden nach dem Krieg und bis Ende 1964 auf ausländische Rechnung Aktien im Wert von netto 4473 Millionen DM sowie sonstige Geschäfts- und Kapitalanteile im Wert von 2348 Millionen erworben. Der ungefähre Marktanteil der vom Ausland kontrollierten Unternehmen betrug Ende 1964 – gemessen am Umsatz – bei der Rohölverarbeitung 56%, in der Zigarettenindustrie 35% bei der Automobilherstellung 21%, bei der Rohstahlerzeugung 15% und im Nahrungsmittelbereich rund 10%. Allein die Zahl der amerikanischen Firmen nahm 1950-1963 in Deutschland von 193 auf 804 zu, die amerikanischen Direktinvestitionen (Botschafter McGhee zufolge) von 204 auf 1 800 Millionen \$. Aber wenn auch die Verzinsung des Auslandskapitals heute in Deutschland die beste der Welt ist und amerikanische Firmen in der Bundesrepublik durchschnittlich dreimal soviel verdienen wie mit dem gleichen Kapital daheim; dieses Kapital spielt doch im Vergleich zum deutschen Gesamtkapital keine Rolle: Auch mit ausländischem Privatkapital wurde das »Deutsche Wunder« nicht finanziert.

Von wem also? Die Finanzierung erfolgte über den Preis. Alle Deutschen finanzierten den deutschen Wiederaufbau. Ob sie ein Stück Seife kauften oder einen Kühlschrank, ein paar Schuhe oder ein Auto, stets war im Preis inbegriffen, was die neuen Fabrikbauten und die maschinelle Neuausrüstung kosteten, und nicht nur Löhne, Rohstoffkosten und Gewinnmarge. Die Kreditmöglichkeiten waren lange äußerst beschränkt. Deutschlands Banken mußten 1948 ebenso neu beginnen wie alle Deutschen, und so betrug z. B. 1949-1953 der Gesamtwert der neu untergebrachten Industrieaktien nur 498 Millionen DM, während 1909-1913 durch Neu-Emissionen 5 62 Millionen RM Kapital aufgebracht worden waren. Nur die Selbstfinanzierung ermöglichte den neuen Start. Und die vollbrachte ja auch anderswo »Wunder«, deren Möglichkeiten erwies ja bereits Henry *Ford*: Der ließ nur ein einziges Mal Geld, 1903, als er seine Firma gründete. Alles, was er seither schuf, beruhte auf seinen Gewinnen, denn Ford definierte Kredit nicht nur als »etwas, das man hat, wenn man es nicht braucht«, sondern haßte die »Geldhändler«, wollte sein Leben lang mit Banken nichts zu tun haben. Ford hatte sich vorgenommen, »aus dem Nichts Werte zu schaffen dank der menschlichen Intelligenz«, und

das gelang ihm in geradezu phantastischem Ausmaß: 1903 betrugen die Aktiven der Ford Motor Company 28000 \$. 1918 waren es 203 Millionen und bei Fords Tod im Jahre 1947 nicht weniger als 1026 Millionen. Da war innerhalb eines einzigen Menschenalters durch »Selbstfinanzierung« das Sechshunddreißigtausendfache des ursprünglichen Kapitals geschaffen. Allerdings nicht durch Henry Fords Genialität alleine. Sondern das wurde durch die amerikanische Steuergesetzgebung ermöglicht: Mit Ausnahme der Bürgerkriegsjahre und der 10 Monate des Jahres 1894 gab es bis 1913 in den USA keinerlei Einkommen- und Körperschaftssteuern. Und später waren die Sätze so niedrig und stets die Abschreibungsmöglichkeiten so groß, daß die Kapitalbildung aus Gewinnen praktisch nicht behindert wurde.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das auch in Amerika anders, aber immerhin wurden da (dem Handelsdepartment zufolge) auch 1953 noch von 30,4 Milliarden \$ Gesamtinvestitionen 19,7 Milliarden »innerbetrieblich« aufgebracht und 1958 von insgesamt 30,2 Milliarden nicht weniger als 25,6 oder mehr als 8 %.

In Europa und vor allem in Deutschland waren die Steuergesetze lange so, daß zurückbehaltener Gewinn genauso viel kostete wie ausgeschütteter. Die alliierten Steuergesetze der Jahre 1946 und 1947 machten vollends jede Selbstfinanzierung praktisch unmöglich, und das Militärgesetz No. 12 beschränkte die Abschreibesätze derart, daß an eine Erneuerung des Produktionsapparates nicht zu denken war.

»Abschreiben« heißt der Entwertung von Maschinen etc. durch ihren Gebrauch und den technischen Fortschritt Rechnung tragen. Eine Maschine z. B., die 10000 Mark kostete, steht nach 10 Jahren nicht mehr zu Buch, ist dann »verbraucht«, und die zehnmal 1000 Mark, die während dieser Zeit von der Steuer »abgesetzt« wurden, d. h. die 10000 Mark unversteuert gebliebenen Gewinns, ermöglichen nun die Anschaffung einer neuen Maschine. Sollen das zumindest tun. Denn meist kosten inzwischen gleichwertige Maschinen wesentlich mehr oder der technische Fortschritt zwingt zur Anschaffung teurerer. Und so bemüht sich die Industrie um kürzere Abschreibungszeiten, will sie die Investitionen kurzfristiger amortisieren dürfen, um so entsprechende Kapitalreserven zu schaffen.

Die Alliierten verhinderten das systematisch, hatten ja kein Interesse an modernen deutschen Fabriken. Fritz Schäffer aber setzte am 29. April 1950 das »Gesetz zur Änderung des Einkommensteuer- und des Körperschaftssteuergesetzes« durch, das

zwar - dem Veto der Hochkommissare zufolge - nur geringfügige Steuersenkungen brachte, aber den Begriff »Sonderausgaben« derart ausweitete, daß der Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft durch zurückbehaltene Gewinne und eine »Selbstfinanzierung« gewaltigen Ausmaßes möglich wurde: bis zur Hälfte des Gewinnes blieb nun als »Sonderausgabe« steuerfrei. Maschinen, Anlagen, Geräte und Fahrzeuge konnten unter Ziffer a des Paragraphen 7 zu 509k, innerhalb zwei Jahren abgeschrieben werden, das heißt, die Hälfte des Kaufpreises durften die Käufer nun binnen 24 statt bisher 120 Monaten vom Einkommen abziehen. Da sie weit länger brauchbar blieben, wurde das durch Abschreibungen »zurückgelegte Geld« für andere Investitionen frei: Und da gab es die Absätze c, d und e dieses Paragraphen 7, die, wie erwähnt, die Investition von Steuergeldern in Schiffen, aber auch in Fabrikgebäuden, Lagerhäusern und Wohnbauten ermöglichten. Insgesamt nahm durch Abschreibungskonzessionen der Bund (Lothar Weichsel zufolge) 1952-1964 um 21,7 Milliarden DM weniger Steuern ein als »normalerweise«. Fritz Schäffer setzte also eine gewaltige Umschichtung von staatlichen auf private Ausgaben durch. Und die wurde so viel rationeller und so viel produktiver vorgenommen, daß diese Steuerpolitik einen der entscheidendsten Wiederaufstiegsfaktoren bildet.

Natürlich wußte Schäffer, daß diese Politik riskant war: Besatzungskosten und Soziallasten mußten vom Staat getragen werden, an denen konnte man nicht sparen. Wenn der Staat dennoch die Wirtschaft weitgehend für sich selber statt für den Fiskus arbeiten ließ, dann mußte - wie die Hochkommissare und die SPD immer wieder hervorhoben - die Staatsschuld rapide anwachsen und es schließlich zum Staatsbankrott kommen. Aber Schäffer verließ sich auf die »Ankurbelungswirkung« seiner Maßnahmen und behielt recht: Stieg die deutsche Staatsschuld 1933-38 von 11,8 auf 27,2 Milliarden RM, so betrugen die Inlandsschulden des Bundes zehn Jahre nach der Währungsumstellung nur 12,2 Milliarden DM, und die damals noch 9,2 Milliarden betragende Auslandsschuld wurde im Laufe von fünf weiteren Jahren auf ein Drittel gesenkt. Während 1963 in den USA allein die Bundes-schuld pro Kopf 6400 DM betrug, machte in Westdeutschland die Gesamtverschuldung der Öffentlichen Hand, also die von Bund, Ländern und Gemeinden, nur 18 DM pro Kopf aus. Denn gerade durch Schäffers Steuerbefreiung und später durch seine Steuersenkungen nahm das Wirtschaftsvolumen derart zu, daß sich auch die Steuereinnahmen 1950-1965 mehr als verdreifachten.

Und zur Wirkung der steuerlichen Selbstfinanzierungsförderung war die nicht minder belebende Wirkung des DM-Bilanzierungsgesetzes getreten, das alle Kapitalgesellschaften zwang, bis spätestens 30. Juni 1951 ihre Aktiven neu zu bewerten. Schäffer ermöglichte diese Neubewertung ohne steuerliche Nachteile und erreichte so die Mobilisierung des »papierenen Goldes«, die Schaffung von Milliarden und aber Milliarden Industriekapitals »aus dem Nichts«: Betrug der Kurswert der deutschen Aktien (von damals 624 an sieben Börsen gehandelten Dividendendividendenpapieren) Ende 1949 insgesamt 4,9 Milliarden DM, so betrug er 20 Jahre später 193 Milliarden oder das mehr als Achtunddreißigfache.

Natürlich nicht durch Schäffers Maßnahmen alleine, sondern ebenso durch das Aufhören der Demontagen und die allgemeine Wirtschaftsentwicklung. Aber Schäffers Maßnahmen machten aus »stillen Reserven« produktives Geld, schufen Finanzierungsmöglichkeiten, die zugleich viele Milliarden Kaufkraft abschöpften und so der Mark-Stabilisierung dienten. Schäffer setzte auch durch sein Bilanzgesetz den Wirtschaftswunder-Mechanismus in Gang. »Stille Reserven« bestehen aus all dem, was in den Bilanzen nicht mehr erscheint, weil es bereits »abgeschrieben« wurde, oder was nur mehr mit nominellen Beträgen in den Büchern steht, de facto aber noch durchaus vorhanden ist. Und die »stillen Reserven« der deutschen Wirtschaft waren enorm, weil die Aktiengesetze, die Unternehmen zu »vorsichtiger Anlagebewertung und konsequenter Abschreibung« zwangen, einer »Krisenmentalität« entsprangen: Als 1929-1931 50 angesehene Großunternehmen wie die »Berliner Seehandlung« oder die »Nordwolle« zusammenbrachen und breite Bevölkerungsschichten schwere Verluste erlitten, suchte man durch verschärfte Vorschriften die Aufstellung allzu günstiger Bilanzen und jede »Schönfärberei« unmöglich zu machen. An allzu »vorsichtige«, mit zu umfangreichen »stillen« (das heißt im Grunde verheimlichten) Reserven aufgestellte Bilanzen dachte niemand.

Zu denen kam es aber sehr bald auch durch die börsenfeindliche Mentalität des Nationalsozialismus: Der haßte das »anonyme« Kapital, sah im Aktionär weitgehend einen »Coupon-schneidenden Parasiten« und ließ die Hitler-Jugend ein Lied singen, in dem es hieß: »Börsengauner und Schieber knechten das Vaterland; wir aber wollen ehrlich verdienen, fleißig, mit schaffender Hand!« Das Dritte Reich erhöhte die Körperschaftssteuern und begrenzte die Dividendenausschüttungen auf 6%,. Wie die Aktienrechtsverordnung von 1931 nur Bewertungsgrenzen nach oben, nicht

aber nach unten setzte, so behielt auch das Aktiengesetz vom 20. Januar 1937 die Höchstbewertungsgrenze bei, ohne daß eine Mindestgrenze eingeführt worden wäre, und so brauchten die durch Selbstfinanzierung geschaffenen Werte nicht deklariert zu werden: Da waren in den Bilanzen Maschinen abgeschrieben, die noch in vollem Betrieb standen. Da war Grundbesitz mit 5 Mark pro Quadratmeter eingesetzt, als er schon gut 200 wert war, trug man »möglichen Kursverlusten« dadurch Rechnung, daß man Aktienpakete zum Bruchteil ihres Börsenwertes verbuchte. Es gibt zahllose Möglichkeiten, »stille« Reserven zu bilden, und so hatten z. B. die Mannesmann-Röhrenwerke 1943 mit 129,3 Millionen Mark ein um 6 Millionen geringeres buchmäßiges Anlagevermögen als zehn Jahre zuvor, obwohl das Werk inzwischen völlig modernisiert und bedeutend erweitert worden war und sich die Erzeugung verdreifachte. Bei Krupp stieg 1933-1943 das ausgewiesene Anlagevermögen um 32%,, die Belegschaft aber um 4000/., und ähnlich war es bei zahlreichen großen Werken, die nun alle ungleich reicher waren, als sie es schienen, deren Anteile aber dennoch relativ billig blieben, weil der Börsenkurs ja auch vom Dividendenenertrag abhängt und der, wie gesagt, »gestoppt« war.

Waren deutsche Aktien während des Krieges billig, so schienen sie 1945 wertlos. »Die kleben wir als Tapeten an die Wand, wenn wir es je wieder zu einer Wohnung bringen«, sagten die meisten Kleinaktionäre, denn kaum jemand glaubte, daß Deutschland je wieder hochkommen werde, und selbst zu schlechten Preisen war das Verkaufen von Aktien schwierig: Den Banken war monatelang jede Tätigkeit verboten, und die deutschen Börsen blieben bis Dezember 1945 geschlossen. Dann wurden die von Hamburg und München wieder eröffnet, aber es gab so gut wie keine Käufer, denn die sahen nur die Trümmerhaufen und nicht, was darin nur zeitweilig begraben war. Die größte Nachkriegsbörse war die in Hamburg, wo etwa sieben Zehntel aller Werte gehandelt wurden. Aber ein Tagesumsatz von einer Million Reichsmark galt auch hier lange als eine ausgesprochene Sensation. München setzte z. B. im ganzen Juni 1946 für knapp 440000 RM Industriepapiere um, wobei Siemens & Halske mit 16000 und Daimler-Benz mit 53000 an der Spitze lagen, während es der Stahlverein auf 66000 und Mannesmann auf ganze 39000 Mark Umsatz brachten. Amtlich wurden insgesamt 22, im Freiverkehr 24 Aktienwerte notiert. Denn jeder Verkauf von »Effekten mit Auslandskapitalanteil« war verboten, diese mußten dem Militärgesetz No. zufolge abgeliefert werden, auch dann, wenn die Auslands-

beteiligung an dem betreffenden Unternehmen nur den Bruchteil eines Prozents betrug.

Dementsprechend waren die Kurse. Zum Beispiel betrug der Stopkurs vom 23. März 1945 für IG-Farbenindustrie 1 7/2; Daimler-Benz 1591/4; Mannesmann 164 1/2; DEMAG 139. Der Börsenkurs am 25. Oktober 1946 aber betrug 80 für IG-Farben; 176 für Daimler-Benz; 176 für Mannesmann und 141 für DEMAG. Die letzten Reichsmark-Kurse gleich 100 gesetzt, betrugen die Durchschnitts-DM-Notierungen 1948 dann 21, denn auch nach der Währungsumstellung gab es kaum Aktienkäufer: Wo sollten die das Geld hernehmen? Nur wer große Warenlager gehabt hatte, besaß Bargeld, und der ging vorsichtig damit um. Lieh er es aus, so bekam er 10% Zins im Monat und manchmal noch mehr. Und an Aktien kann man zwar Geld verdienen, aber auch verlieren: 1948-19 0 betrug der Durchschnittskurs für Aktien im Nennwert von 1 000 RM deshalb nur 15 0 DM.

Und wenn sich das änderte und jeder, der 1945 Aktien im Nennwert von 100 000 Reichsmark besaß, zehn Jahre später, im Durchschnitt 480 000 DM für sie bekam und dazu in diesem einen Jahr 8000 DM Dividende, so war dazu wiederum eine Maßnahme Fritz Schäffers die Voraussetzung gewesen: Wie die Steuergesetze der Alliierten praktisch jede Selbstfinanzierung unmöglich machten, so auch die Neubewertung der Aktiven. Denn hätte eine Firma diese nun z. B. statt mit 100 Millionen Reichsmark mit 100 Millionen DM in die Bilanz eingesetzt, so hätte sie 90 Millionen DM als »Gewinn« versteuern müssen. Eine reine Buchhaltungseintragung hätte sich in Barzahlungen an den Fiskus verwandelt, die sich auch die potentesten Unternehmen nicht leisten konnten. Schäffer aber machte »Umstellungs-Gewinne« steuerfrei. Er mobilisierte so die »stillen Reserven«, und von 1873 deutschen Aktiengesellschaften, die 1951 ihre DM-Bilanzen vorlegten, konnten so, wie erwähnt, tausend ihr Grundkapital unverändert lassen, das heißt, je eine Reichsmark in eine Deutsche Mark umwandeln. Da konnten 286 Firmen ihr Kapital 15 erhöhen, d. h. ihren Besitz in DM um die Hälfte höher bewerten als sie ihn seinerzeit in RM auswiesen. Da waren schließlich Umstellungen 1:2 und 1:3 nicht selten: Aus einer Reichsmark Nennwert wurden so nicht 10 Pfennig, wie bei Obligationen oder Pfandbriefen, oder sechseinhalb Pfennig, wie bei Bankguthaben und Sparkonten, sondern dreihundert neue Pfennige. Und beim Nennwert blieb es natürlich nicht. Da die DM-Bilanzen klar und deutlich zeigten, wie solide die deutschen Wirtschaftsfundamente trotz allem geblieben waren, stiegen die Kurse rapide: Alle deutschen Aktien zusammen waren

1943 rund 16,4 Milliarden Mark wert. 1949 nur 4,9 Milliarden. Ende 1951 aber bereits wieder 9,98 und im August 1960 schließlich, wie erwähnt, 193 Milliarden.

Das machte Karrieren möglich wie die des bereits erwähnten Holzhändlers und Sägewerksbesitzers Hermann D. Kraßges, der rechtzeitig die »richtigen« deutschen Aktien kaufte und so binnen 22 Jahren rund 400 Millionen DM verdiente.

Das vervielfachte aber auch den Wert der Aktienpakete, die Tausende deutscher Unternehmen besaßen, versorgte diese mit Aufbaukapital. Durch solche Kurssteigerungen wurden die Banken liquide, vervielfachten sich deren »Aktiven« und damit ihre »Kredit-Plafonds«, das gesetzlich an die Aktiven gebundene Ausmaß der Wechsel-Diskontierungen.

Mit den Börsengewinnen »kleiner Leute« wurden Tankstellen eröffnet und Selbstbedienungsläden eingerichtet. Da wurden dank des »Steigens« von Daimler oder Mannesmann Wohnhäuser und Villen gebaut, junge Leute auf Hochschulen geschickt, wurde durch ein paar ererbte Wertpapiere die Eröffnung einer Arzt- oder Anwaltspraxis möglich. Schon die viereinhalb Milliarden DM Kursgewinne des Jahres 1951 begründeten zahllose neue Existenzen, jedes gefährliche Börsenspiel aber verhinderte Fritz Schäffer dadurch, daß alle Aktien bar bezahlt werden mußten, die Banken erst sehr viel später wieder einen gewissen Prozentsatz des Aktienkaufpreises kreditieren durften. Bei Kurssenkungen brauchte also nicht »nachbezahlt« zu werden. Krisen wie die des Jahres 1929, die von Amerika ausgehend die ganze Welt ins Elend stürzte, weil damals neun Zehntel aller Börsengeschäfte in den USA auf Pump durchgeführt wurden, waren dadurch ausgeschlossen. Auch in Deutschland stiegen die Kurse nicht nur: Ende 1964 betrug der Kurswert aller deutschen Aktien nicht wie im Sommer 1960 rund 193 und nicht wie Ende 1962 noch 121 Milliarden, sondern »nur« mehr 88. Aber auch hier war die »Ankurbelungswirkung« das Entscheidende gewesen.

Sobald diese sich bemerkbar machte, führte Fritz Schäffer 1953 seine »Kleine Steuerreform« durch, die Ermäßigungen bis 27%, brachte, senkte dann 1956 und 1957 erneut die Steuern. Formulierte seine Steuervorschriften aber stets so, daß nur Produzieren rentierte und nicht Verbrauchen. Zu einer Zeit, da in England weniger als ein Sechstel des Erarbeiteten neu investiert wurde, war es in Deutschland auf diese Weise mehr als ein Viertel.

Die Alliierten legten ihr Veto ein. Als sie das seit 1955 offen nicht mehr konnten, übte die Opposition heftige Kritik. Und die Ver-

triebenen sahen in Schäffers milderen Steuertarifen nur ein Mittel, »den gerechten Vermögensausgleich« zwischen ihnen und den »Alteingesessenen« zu verhindern. Aber Schäffer blieb zäh und hart. Die SPD nannte seine »Kleine Steuerreform« ein »Geschenk von 800 Millionen an die besitzenden Klassen«. Aber auch das Geld, das für Sozialleistungen ausgegeben wird, muß erst einmal verdient werden, und nur durch Schäffers Steuerreformen wurde es auch verdient. Fritz Schäffer vor allem ist eine soziale Tat ohne vergleichbares Beispiel - der deutsche »Lastenausgleich« - zu danken und damit zugleich eine gewaltige Ausweitung des Binnenmarktes, die die Industrie- und Handelsumsätze und natürlich auch die Steuereinnahmen erneut steigerte.

Der deutsche Währungsverfall war eine Kriegsfolge gewesen. Aber da waren auch die Ansprüche der Kriegs-Sachgeschädigten und Vertriebenen, die als größte Gläubigergruppe der Gemeinschaft nach der offiziellen Darstellung des Bundesfinanzministeriums von 1962 130,6 Milliarden zu bekommen hatte. Und da betrugen die Gesamtverbindlichkeiten des Reiches gut tausend Milliarden. Denn im Harmsen-Bericht von 1948 wird festgestellt: »Zwei Fünftel der deutschen Bevölkerung gehören zu den unmittelbaren Kriegsoptionen wie Kriegsversehrten, Flüchtlingen und Ausgewiesenen, Totalbombengeschädigten . . .« - »Ein Fünftel der Bevölkerung ist von seinem früheren Wohnsitz losgerissen.« - Und das war nur ein Beginn.

Erst 1949 wurde das Notaufnahmeverfahren für Flüchtlinge aus der Ostzone eingeführt, und bis Ende 1964 kamen 3,6 Millionen meist völlig mittellos aus der Zone in die Bundesrepublik. Das Bundesministerium für Vertriebene, Flüchtlinge und Kriegsgeschädigte hatte schließlich die Hälfte der westdeutschen Gesamtbevölkerung zu betreuen.

Alle deutschen Währungsvorschläge waren deshalb davon ausgegangen, daß Gelderneuerung und gerechter Ausgleich der Kriegslasten gleichzeitig erfolgten. Die Alliierten lehnten das, wie gesagt, ab und so kam es erst am 8. August 1949 zum »Soforthilfengesetz«, das die dringendste Not der Geschädigten linderte, und am 14. August 1952 zum »Lastenausgleichsgesetz«. Und da dauerte es bis zum 5. November 1957, ehe das »Allgemeine Kriegsfolgen-gesetz« verabschiedet wurde, das die Ansprüche an das ehemalige Reich, das Land Preußen, die Reichsbahn, die Reichspost und das Unternehmen Reichsautobahn regelte. Die Ansprüche beliefen sich auf 800 Milliarden RM. Sie wurden nicht nur auf 80 Milliarden abgewertet, sondern auf 18 Milliarden zusammengestrichen. Und damit hatte der Krieg nicht nur Tod, Leid und Zerstörung ge-

bracht, sondern auch eine neue Art »Recht«, die mit Gerechtigkeit nichts mehr zu tun hatte.

Die finanzielle Liquidation der Katastrophe übertrifft alles, was je von einem Volk in ähnlicher Lage vollbracht wurde. Aber darüber, wer etwas bekam und wieviel, entschied allein die Politik - und daß es am Ende nicht ausschließlich die Außenpolitik war, auch dazu trug Fritz Schäffer wesentlich bei.

Um Deutschland international wieder kreditfähig zu machen, wurden 1952 Auslandsschulden anerkannt, an deren Anerkennung auch die Gläubiger längst nicht mehr geglaubt hatten. Die Regelung der Schäden, die Deutschen durch die Beschlagnahme ihrer Auslandsvermögen entstanden, steht jedoch nach wie vor aus.

Von dem zu reden, was Deutschen 1945-1947 in Polen, der Tschechoslowakei oder in Südosteuropa geschah, ist nach wie vor tabu. Dagegen wurde bereits am 10. November 1947 in der US-Zone das Gesetz No. 59, das sogenannte »Restitutionsgesetz«, erlassen, und am 26. April 1949 verkündete der Süddeutsche Länderrat das »Gesetz zur Wiedergutmachung des nationalsozialistischen Unrechts«. 1953 schließlich wurde ein »Wiedergutmachungsgesetz« für den Bund verabschiedet, das »Gesamtaufwendungen von drei bis vier Milliarden DM« vorsah. Und das dann bis 1965 (Dr. Nahum Goldmann zufolge) »deutsche Zahlungen von 34 bis 40 Milliarden« auslöste, wovon »850/«, nach Israel gingen«.

Den geflüchteten und vertriebenen Deutschen war von Ländern und Gemeinden geholfen worden, so gut es ging. Was diese Hilfe kostete, ist genau nicht festzustellen, für die Jahre 1950-1961 aber nimmt man allein an Bundesleistungen (ohne Kriegsopferversorgung und -fürsorge) etwa 2 Milliarden DM an. Und dann kam es, wie gesagt, 1952 auch zum Bundes-Lastenausgleichsgesetz, denn wie es der spätere zweite Vertriebenenminister Theodor Oberländer 1950 als Staatssekretär in München sagte: »Nach 1946 waren 48%, des deutschen Volkes ohne wirtschaftlichen Rückhalt. Schlimmer als alle furchtbaren Verluste aber ist die Verschlechterung der deutschen Sozialstruktur.« - »Baustein oder Dynamit, das ist die Frage, die über der Vertriebenen-Eingliederung steht.«

Wie der erste Vertriebenenminister, Hans Lokaichek, drängte vor allem Fritz Schäffer auf die »Positivierung« der Flüchtlinge, die Nutzung dieser gewaltigen Produktivitätsreserve, und sorgte dafür, (laß das am Währungsstichtag vorhandene deutsche Vermögen gerecht umverteilt wurde, aber ohne dadurch die Funktionsfähigkeit der Wirtschaft herabzusetzen.

Beschlossen wurde deshalb 1952 eine »Ausgleichsabgabe«, die auf drei Arten erfolgt: Die Hälfte allen Vermögens, das den Krieg überdauerte, fließt dem Lastenausgleichsfonds zu. Aber in Teilbeträgen, die bis 1979 zu tilgen sind und die so bemessen wurden, daß sie meist aus dem Vermögensertrag erwirtschaftet werden können.

Dazu tritt die Hypothekengewinnabgabe, die neun Zehntel der am Währungsstichtag bestehenden Belastung beträgt, denn auch Hypothekenschulden wurden ja 1948 zehn zu eins zusammengelegt.

Und schließlich gibt es die Kreditgewinnabgabe in Höhe des in der DM-Eröffnungsbilanz ausgewiesenen Überschusses der Schuldnergewinne über die Gläubigerverluste von Gewerbebetrieben, soweit er 1 000 DM übersteigt.

Außer diesen privaten Ausgleichsabgaben fließen dem Lastenausgleichsfonds jährlich 96⁰„ der Vermögenssteuer sowie 480 Millionen DM von Bund und Ländern zu. Der Fonds ist so in der Lage, bis 1979 rund 84 Milliarden DM Entschädigungszahlungen zu leisten.

Insgesamt wurden von Bund, Ländern und Gemeinden bis Ende 1962 bereits 270 Milliarden zur »Kriegsfolgendeckung« aufgebracht, und etwa 130 Milliarden werden noch bezahlt werden. Eine »Umschichtung« von vierhundert Milliarden Mark also oder von hundert Milliarden Dollar, die von den Alliierten nicht vorgesehen war, die aber dem sozialen Frieden ebenso diente wie der Stärkung des Binnenmarktes und der deutschen Produktivität. Allerdings auch eine Umschichtung, die nur möglich war, weil die nötigen Milliarden zur Verfügung standen, das heißt, von den Deutschen erarbeitet wurden. Und die erarbeitet werden *konnten*, weil Vocke, Bernard und Schäffer für die Erhaltung des Geldwertes sorgten, die Inflation also nicht aufzufressen vermochte, was geschaffen wurde. Und weil Schäffer dafür sorgte, daß der staatliche Geldbedarf sich in Grenzen hielt, der Fiskus nicht den Anreiz des Geldverdienens zertörte.

Und schließlich, weil es die »Marktwirtschaft« gab, die Preispeitsche, die die Deutschen vorwärtstrieb.

Fritz Schäffer hatte gegen den allgemeinen Nachkriegstrend und gegen den oft erbitterten Widerstand seiner eigenen Partei wie der Opposition Prinzipien praktisch durchgesetzt, wie sie vor mehr als einem Jahrhundert auch Abraham *Lincoln* vertrat. Er wußte: Man kann die Schwachen nicht dadurch stärker machen, daß man die Starken schwächt. Wohlstand ruht nicht auf geborgtem Geld. Mut und Charakter sind nicht zu erhalten, wenn die persönliche

Initiative und Unabhängigkeit beschnitten werden. Diesen Einsichten entsprechend handelte Schäffer.

Aber denen folgte auch Schäffers Widersacher Ludwig *Erhard*: Stets stritten sich die beiden Minister um Kompetenzen. Auch persönlich konnten sie sich nicht ausstehen. Aber schließlich ergänzten sich ihre verschiedenartigen Talente und Wesensarten so gut, daß die Tüchtigen in Deutschland wirklich freie Bahn bekamen. Und daß das oft geradezu unwahrscheinliche Glück, das Erhard bis vor zwei oder drei Jahren immer wieder im Leben hatte, ganz Deutschland zum Glück ausschlug.

Hermann Görings Luxuszug ist unterwegs nach Berlin. Es ist der 4. Januar 1948, ein eisigkalter Sonntagabend, aber im Zug ist es herrlich warm, denn der gehört jetzt General Lucius DuBignon *Clay*, der zwar 22 Jahre brauchte, um vom Pionier-Oberleutnant zum Hauptmann aufzusteigen, der aber im November 1944 das »Wunder von Cherbourg« vollbrachte, diesen wichtigen Invasionshafen binnen 48 Stunden wieder verwendbar machte, und der nun als Amerikas Statthalter Deutschland wieder verwendbar machen soll.

General Clay ist der (1965 mit dem höchsten Orden der Bundesrepublik ausgezeichnete) Mann, der nach seiner Ablösung im Winter 1949 auf die Frage eines amerikanischen Reporters, was er von den Anständigen unter den Deutschen halte, die klassische Antwort gab: »I never met one 1« - »Ich habe nie einen getroffen!« Immerhin schätzt er das breite Bett des Reichsmarschalls und die Fernschreib- und Dechiffriereinrichtungen seines Zuges, und gerade kommt an diesem 4. Januar 1948 wieder eine lange Meldung durch: In Erlangen hat der bayrische Landesausschuß der CSU getagt. Keine weltbewegende Angelegenheit. Aber der amerikanische Kontrolloffizier schrieb mit, und was da der »Direktor der Wirtschaftsverwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebietes«, der Münchner Rechtsanwalt Dr. Johannes *Semler*, sagte, war allerhand: Der meinte, drei Jahre nach Kriegsende könnten die Engländer endlich aufhören, die deutsche Wirtschaft auszuplündern. Da müsse etwas dagegen geschehen, daß die Franzosen nicht nur ihre eigene Zone ausbluteten, sondern nun auch die Bizone. Und der erklärte, die Amerikaner sollten nicht so laut von ihrer gewaltigen Hilfe reden, solange sie statt des vereinbarten Weizens nur Hühnerfutter nach Deutschland schickten. Damit war der Mais gemeint, der statt Weizen geliefert wurde. Hühnerfutter heißt »chickenfeed«. Der Berichterstatter aber hatte »chickenfeed« durchgegeben, und das bedeutet im Amerikanischen eine Lappalie, etwas, (das nicht der Rede wert ist.

Als General Clay das Wort »chickenfeed« liest, geht er hoch: Mit viel Mühe hat er gerade erst dem Kongreß 300 Millionen \$ für Nahrungsmittellieferungen an Deutschland entlockt. Seit er 1947

Chef der amerikanischen Militärverwaltung wurde, hat er immer wieder um jeden Dollar kämpfen müssen, ohne das Geld der amerikanischen Steuerzahler wären die Deutschen längst verhungert, und nun nennt dieser Semler das »eine Lappalie«. Clay ist entschlossen: »Der Kerl muß weg!«

Und damit ist der westdeutschen »Marktwirtschaft« der Weg gebahnt. Da erhält durch ein falsch übersetztes Wort Ludwig Erhard die Möglichkeit, als Bundeswirtschaftsminister im Juli 1958 zu schreiben: »Vor zehn Jahren, im Juli 1948, wanderten die Bezugscheine in den Papierkorb. In einem Zuge fielen Hunderte von Bewirtschaftungsvorschriften. Die düsteren Jahre des schwarzen Marktes waren mit einem Schlag überwunden.«

»Wir haben es alle erlebt, aber die Bilder jener Zeit vor zehn Jahren sind längst verblaßt. - Vor leeren Läden warteten Schlangen verhärmter Frauen auf eine >Sonderzuteilung<. In den Straßen gingen die heimlichen Gestalten um; für viele schlechte Reichsmark boten sie ein paar ausländische Zigaretten feil, und sie wußten, wo es um die Ecke eine schwarze Butterquelle gab. Jahre hatte der Spuk gedauert Nun verschwand er über Nacht. Die neue D-Mark war knapp drei Wochen alt.«

»Ich war damals Direktor der Verwaltung für Wirtschaft des >Verinigten Wirtschaftsgebietes< - wer kennt noch den Namen. Als ich im Juli 1948 jene Maßnahmen einleitete, die für unser Volk einen neuen Wohlstand begründen und die Wirtschaft von ihren Fesseln befreien sollten, da brach ein Sturm los. Die sozialdemokratische Opposition prophezeite blutiges Elend. Und ich wurde vor die verantwortlichen Offiziere der Besatzungsmacht zitiert. Sie warfen mir vor, ich hätte ohne ihre Erlaubnis die Bewirtschaftungsvorschriften geändert.«

»Aber ich hatte keine Vorschriften geändert. Ich hatte sie allesamt aufgehoben. Und dieser unglaubliche Fall war in den Anweisungen nicht vorgesehen.«

»Einige Monate schienen die unentwegten Kritiker dann doch recht zu behalten. Die Preise vieler Waren stiegen stark an. Schon glaubten die Sozialdemokraten ihre Stunde gekommen, die Stunde des wirtschaftlichen Zusammenbruchs. Die Gewerkschaften verfügten sogar einen eintägigen Generalstreik gegen die Fortführung unserer Marktwirtschaft. Auch sie wollten die Bewirtschaftung wiederhaben. Wir wollten das nicht. Also kam es auf die besseren Nerven an.«

»Denn jeder hätte leicht erkennen können, was vorging: Auf die deutsche Wirtschaft kam ein mächtiger, gestauter Nachholbedarf zu. Alle Menschen wollten kaufen, und viele hatten schonwieder Geld.«

Das langjährige Rüstungsverbot ermöglichte unser Außenhandels-Comeback und wandelte weltweit das Deutschland-Bild. Die Krupps (oben links: Alfred Krupp; rechts: Berthold Beitz) trug entscheidend hierzu bei (unten: Kruppsche Dieselloks für die Wehrmacht).

Chef der amerikanischen Militärverwaltung wurde, hat er immer wieder um jeden Dollar kämpfen müssen, ohne das Geld der amerikanischen Steuerzahler wären die Deutschen längst verhungert, und nun nennt dieser Semler das »eine Lappalie«. Clay ist entschlossen: »Der Kerl muß weg!«

Und damit ist der westdeutschen »Marktwirtschaft« der Weg gebahnt. Da erhält durch ein falsch übersetztes Wort Ludwig *Erhard* die Möglichkeit, als Bundeswirtschaftsminister im Juli 1958 zu schreiben: »Vor zehn Jahren, im Juli 1948, wanderten die Bezugscheine in den Papierkorb. In einem Zuge fielen Hunderte von Bewirtschaftungsvorschriften. Die düsteren Jahre des schwarzen Marktes waren mit einem Schlag überwunden.«

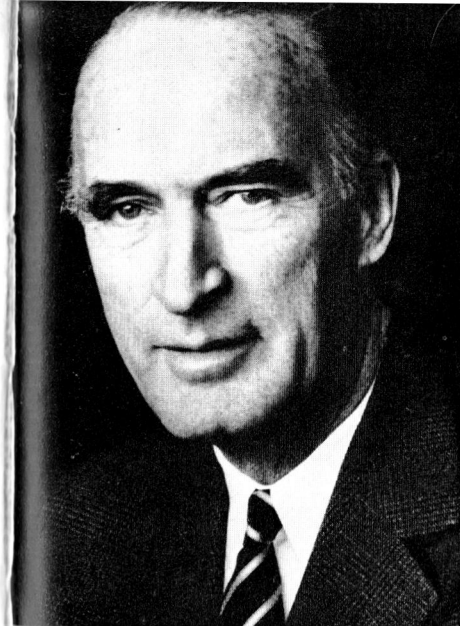
»Wir haben es alle erlebt, aber die Bilder jener Zeit vor zehn Jahren sind längst verblaßt. – Vor leeren Läden warteten Schlangen verhärmter Frauen auf eine »Sonderzuteilung«. In den Straßen gingen die heimlichen Gestalten um; für viele schlechte Reichsmark boten sie ein paar ausländische Zigaretten feil, und sie wußten, wo es um die Ecke eine schwarze Butterquelle gab. Jahre hatte der Spuk gedauert. Nun verschwand er über Nacht. Die neue D-Mark war knapp drei Wochen alt.«

»Ich war damals Direktor der Verwaltung für Wirtschaft des »Verinigten Wirtschaftsgebietes« – wer kennt noch den Namen. Als ich im Juli 1948 jene Maßnahmen einleitete, die für unser Volk einen neuen Wohlstand begründen und die Wirtschaft von ihren Fesseln befreien sollten, da brach ein Sturm los. Die sozialdemokratische Opposition prophezeite blutiges Elend. Und ich wurde vor die verantwortlichen Offiziere der Besatzungsmacht zitiert. Sie warfen mir vor, ich hätte ohne ihre Erlaubnis die Bewirtschaftungsvorschriften geändert.«

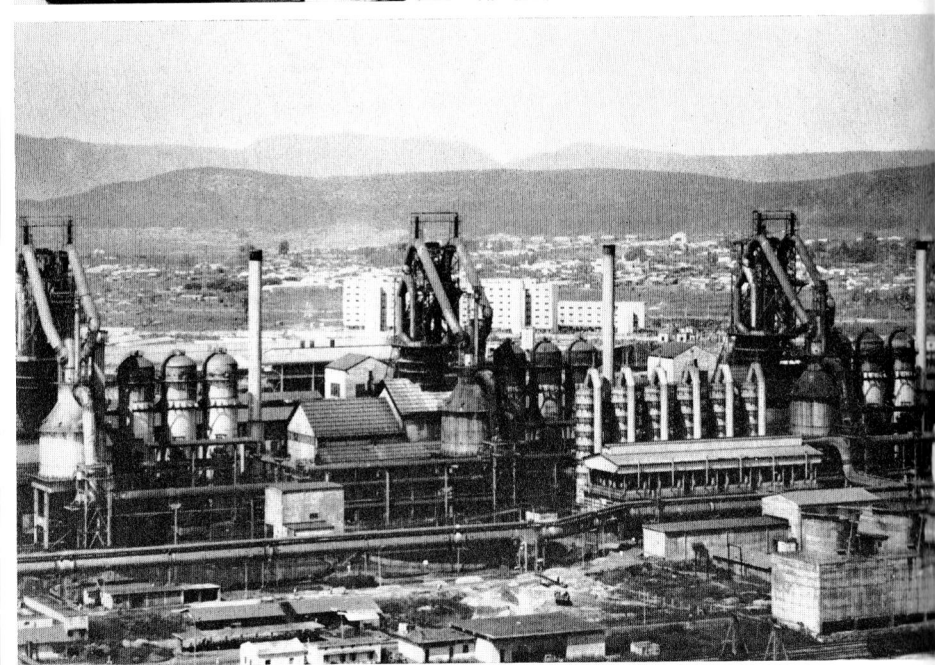
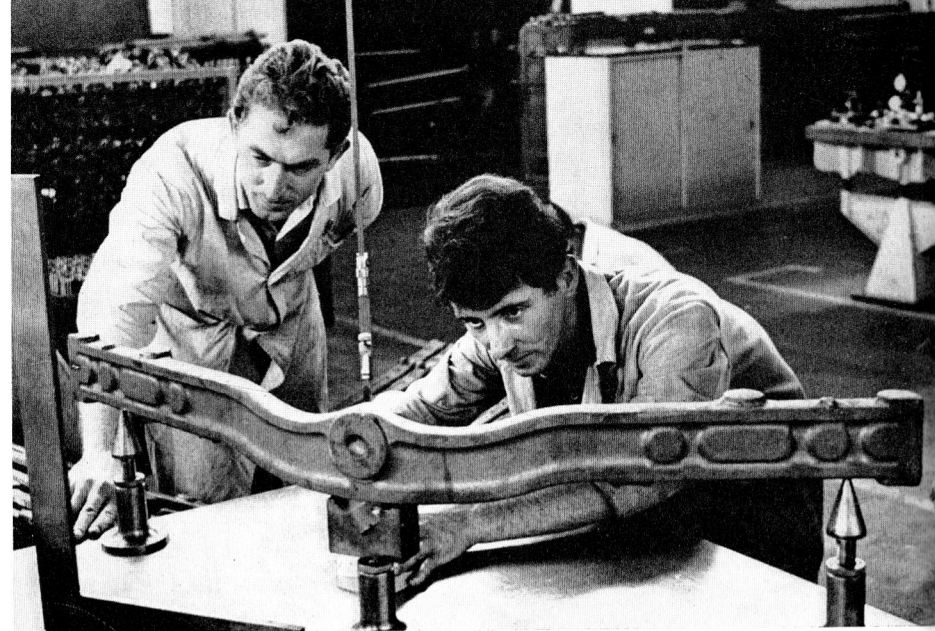
»Aber ich hatte keine Vorschriften geändert. Ich hatte sie allesamt aufgehoben. Und dieser unglaubliche Fall war in den Anweisungen nicht vorgesehen.«

»Einige Monate schienen die unentwegten Kritiker dann doch recht zu behalten. Die Preise vieler Waren stiegen stark an. Schon glaubten die Sozialdemokraten ihre Stunde gekommen, die Stunde des wirtschaftlichen Zusammenbruchs. Die Gewerkschaften verfügten sogar einen eintägigen Generalstreik gegen die Fortführung unserer Marktwirtschaft. Auch sie wollten die Bewirtschaftung wiederhaben. Wir wollten das nicht. Also kam es auf die besseren Nerven an.«

»Denn jeder hätte leicht erkennen können, was vorging: Auf die deutsche Wirtschaft kam ein mächtiger, gestauter Nachholbedarf zu. Alle Menschen wollten kaufen, und viele hatten schon wieder Geld.«



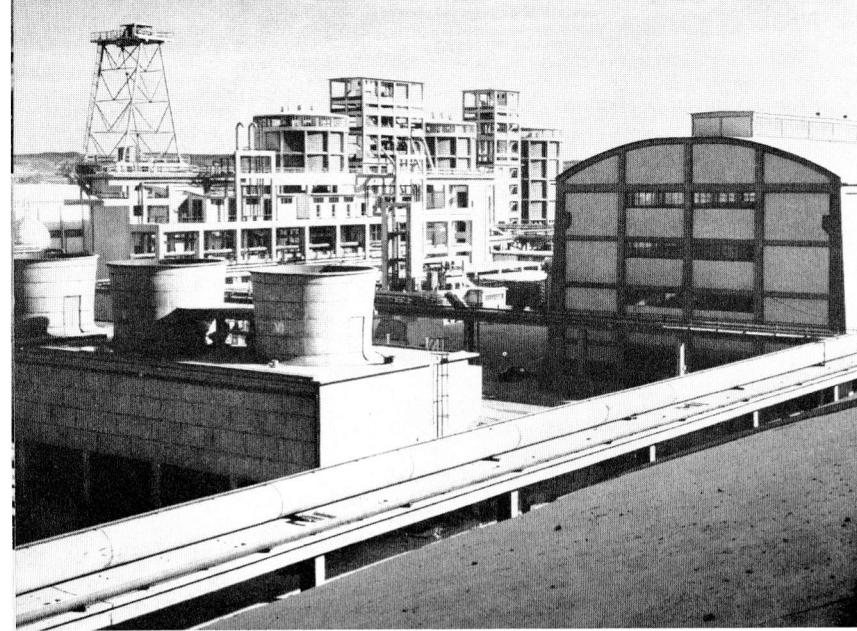
Das langjährige Rüstungsverbot ermöglichte unser Außenhandels-Comeback und wandelte weltweit das Deutschland-Bild. Die Firma Krupp (oben links: Alfred Krupp; rechts: Berthold Beitz) trug entscheidend hierzu bei (unten: Kruppsche Dieselloks für Burma).



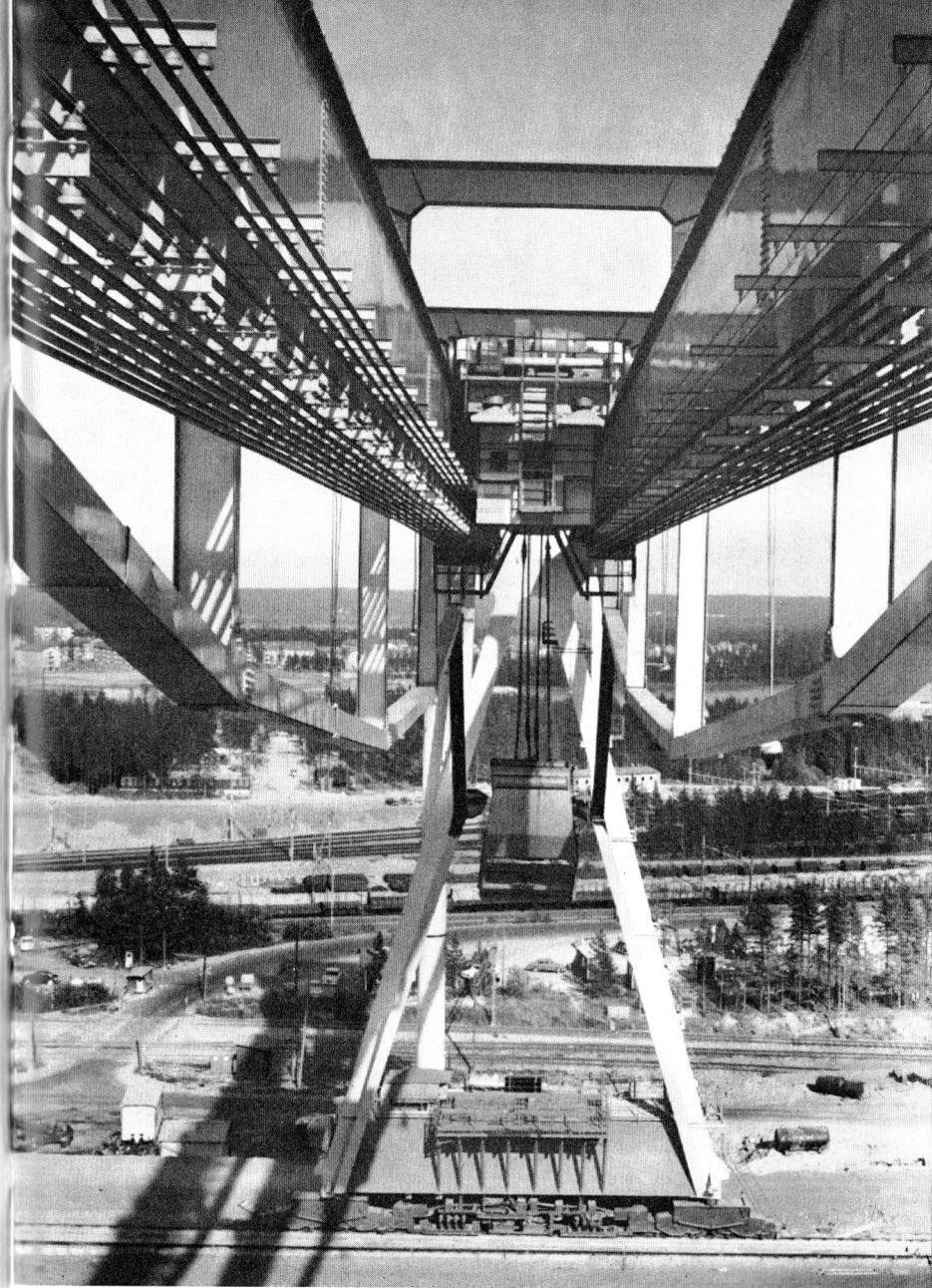
Deutsche Firmen helfen Entwicklungsländer industrialisieren. Bei der »Krupp Metalúrgica Campo Limpo« stellen Deutsche und Brasilianer Gesenkschmiedestücke her (oben). Das indische Hüttenwerk Rourkela (unten) entstand unter Federführung von Krupp/DEMAG.



Überall sind deutsche Industrielle heute als Botschafter des friedlichen Aufbauwillens gern gesehen. (Oben: Präsident Tubman von Liberia begrüßt Dr. Sohl von der August-Thyssen-Hütte, die in Bongo Range eine Erzaufbereitungsanlage errichtet hat.)



Bei der Errichtung des Düngemittelwerkes Assuan, Ägypten, (oben) durch europäische Firmen übernahm die BASF 55% des Bauauftrages. In 90 Ländern ist heute das Haus Siemens vertreten (unten: Fabrik Sao Paulo der Siemens do Brasil).



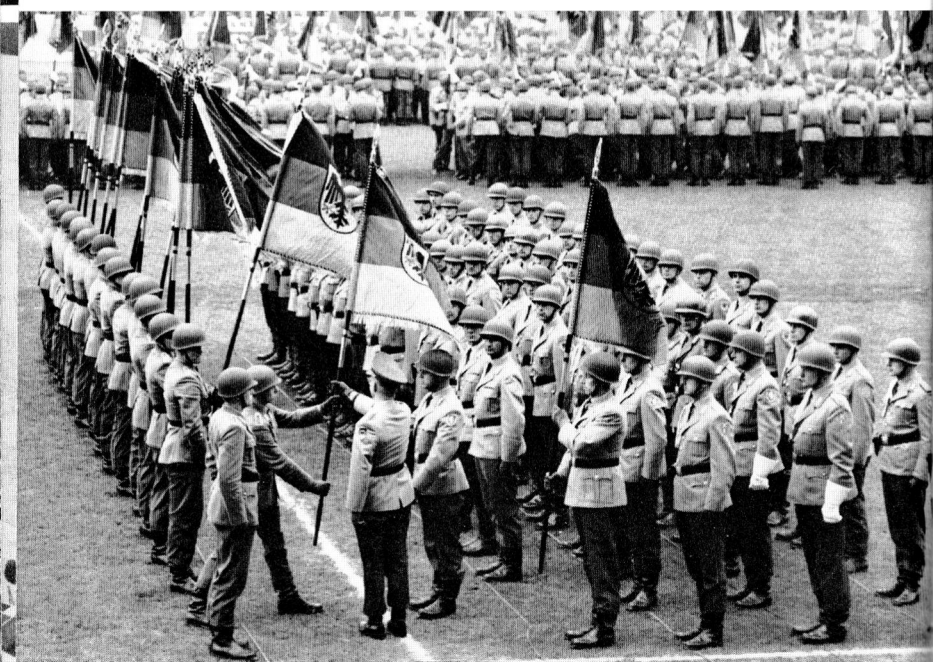
Die DEMAG besteht seit nunmehr fünf Generationen. Bergbaumaschinen, Breitbandstraßen, Schwimmkräne und Brücken sind Marksteine ihres Weges in die Welt (oben: Erzverladeanlage in Lulea, Schweden).



Hochseeschifffahrt und Luftverkehr blieben der Bundesrepublik lange versagt. 1952 fand einer der ersten Stapelläufe bei Oetkers heutiger Hamburg-Süd-Gruppe statt (oben). Die Lufthansa begann 1955 neu und stellte 1960 ihre erste Boeing 707 in Dienst (unten).



Fritz Schäffer (oben) schuf als Bundesfinanzminister die steuerliche Grundlage für die Finanzierung des »Wirtschaftswunders«: Weitgehende Abschreibungskonzessionen ermöglichten die rege Investitionstätigkeit.



Wiederbewaffnet wurde nicht Deutschland, aber die Deutschen (oben: Volksarmee; unten: Bundeswehr). Auch wirtschaftliche Folgen unserer West-Integration zeigen sich schon: Das »Japan-Wunder« beginnt das »Deutsche Wunder« zu überflügeln.

»Die Fabriken aber, die so zahlreiche Waren produzieren sollten, begannen gerade erst, sich von den Kriegsfolgen zu erholen.«

»Wir wußten, daß uns nur eines über den Berg ziehen konnte: der Einfallsreichtum jedes einzelnen Unternehmers, der Fleiß und die Geschicklichkeit jedes einzelnen Arbeiters und Angestellten; kurz, die persönliche Leistung, die allein dort gedeiht, wo jeder mit dem Erfolg seiner Arbeit anfangen kann, was er will: in der Freiheit des Lebens und des Wirtschaftens.«

»Deshalb haben wir den Wettbewerb mit aller Kraft belebt. Diesem wirtschaftlichen Prinzip liegt die Wahrheit zugrunde, daß große Leistungen nur in der Freiheit aller wachsen. Das Wirtschaftsleben normalisierte sich denn auch schnell. Das Warenangebot stieg, die Preise fielen entsprechend. Der Weg zum deutschen Wiederaufbau war frei ...«

So war das: Das »Deutsche Wunder« mit wenigen Worten skizziert. Und in der Version Erhard. Dessen drei entscheidende Verordnungen waren: Die Aufhebung der Preisbindung am 25. Juni 1948. Die Aufhebung des Bewirtschaftungs-Notgesetzes vom 30. Juni 1950. Der »Runderlaß Außenwirtschaft über die Liberalisierung der deutschen Einfuhr« vom 30. April 1952.

Und diese Maßnahmen hätte aller Wahrscheinlichkeit nach der »mit Wirkung vom 27. Januar 1948, mittags 14 Uhr 30« von General Clay und General Robertson seines Postens enthobene Dr. Johannes Semler nicht getroffen. Und die hätte Erhard ohne den »chickenfeed«-Fehler nie treffen können, denn im Januar 1948 war er noch ein sehr kleiner Mann. Da war er völlig unbekannt, saß er buchstäblich im Schatten des Frankfurter IG-Hochhauses, in dem die amerikanische Militärverwaltung residierte, in einem winzigen, dunklen Loch einer Baracke, deren letzte Farbe sich abschälte und so wie ein Symbol des damaligen Deutschland wirkte. Erhards Anzug war zerdrückt, und er besaß anscheinend ein einziges Hemd. Er war damals mager und grau im Gesicht, und die alliierten Experten hielten ihn für eine pathetische, völlig weltfremde Figur, einen Verrückten, der direkt vom Mond kam, denn Erhard redete nur von »Marktwirtschaft«, und jeder, der in seine Nähe kam, mußte sich anhören, was an den Ideen Friedrich Lists und an den Maßnahmen Hjalmar Schachts falsch gewesen war, und wie Deutschland aufblühen würde, wenn man bloß die Preisbindung aufhebe.

Damals liefen die zerlumpten Deutschen jeder einzelnen Kartoffel nach. Genug Kartoffeln gab es nicht. Und wer sollte dann die 50 oder 100 Mark bezahlen, die bald jedes Kilo kosten mußte, wenn man die Preise freigab?

Wiederbewaffnet wurde nicht Deutschland, aber die Deutschen (oben: Volksarmee; unten: Bundeswehr). Auch wirtschaftliche Folgen unserer West-Integration zeigen sich schon: Das »Japan-Wunder« beginnt das »Deutsche Wunder« zu überflügeln.

»Die Fabriken aber, die so zahlreiche Waren produzieren sollten, begannen gerade erst, sich von den Kriegsfolgen zu erholen.«

»Wir wußten, daß uns nur eines über den Berg ziehen konnte: der Einfallsreichtum jedes einzelnen Unternehmers, der Fleiß und die Geschicklichkeit jedes einzelnen Arbeiters und Angestellten; kurz, die persönliche Leistung, die allein dort gedeiht, wo jeder mit dem Erfolg seiner Arbeit anfangen kann, was er will: in der Freiheit des Lebens und des Wirtschaftens.«

»Deshalb haben wir den Wettbewerb mit aller Kraft belebt. Diesem wirtschaftlichen Prinzip liegt die Wahrheit zugrunde, daß große Leistungen nur in der Freiheit aller wachsen. Das Wirtschaftsleben normalisierte sich denn auch schnell. Das Warenangebot stieg, die Preise fielen entsprechend. Der Weg zum deutschen Wiederaufbau war frei . . .«

So war das: Das »Deutsche Wunder« mit wenigen Worten skizziert. Und in der Version Erhard. Dessen drei entscheidende Verordnungen waren: Die Aufhebung der Preisbindung am 25. Juni 1948. Die Aufhebung des Bewirtschaftungs-Notgesetzes vom 30. Juni 1950. Der »Runderlaß Außenwirtschaft über die Liberalisierung der deutschen Einfuhr« vom 30. April 1952.

Und diese Maßnahmen hätte aller Wahrscheinlichkeit nach der »mit Wirkung vom 27. Januar 1948, mittags 14 Uhr 30« von General Clay und General Robertson seines Postens enthobene Dr. Johannes Semler nicht getroffen. Und die hätte Erhard ohne den »chickenfeed«-Fehler nie treffen können, denn im Januar 1948 war er noch ein sehr kleiner Mann. Da war er völlig unbekannt, saß er buchstäblich im Schatten des Frankfurter IG-Hochhauses, in dem die amerikanische Militärverwaltung residierte, in einem winzigen, dunklen Loch einer Baracke, deren letzte Farbe sich abschalte und so wie ein Symbol des damaligen Deutschland wirkte. Erhards Anzug war zerdrückt, und er besaß anscheinend ein einziges Hemd. Er war damals mager und grau im Gesicht, und die alliierten Experten hielten ihn für eine pathetische, völlig weltfremde Figur, einen Verrückten, der direkt vom Mond kam, denn Erhard redete nur von »Marktwirtschaft«, und jeder, der in seine Nähe kam, mußte sich anhören, was an den Ideen Friedrich 1 Ists und an den Maßnahmen Hjalmar Schachts falsch gewesen war, und wie Deutschland aufblühen würde, wenn man bloß die Preisbindung aufhebe.

1)amals liefen die zerlumpten Deutschen jeder einzelnen Kartoffel nach. Genug Kartoffeln gab es nicht. Und wer sollte dann die 5⁰ oder 100 Mark bezahlen, die bald jedes Kilo kosten mußte, wenn 1 an die Preise freigab?

Niemand nahm damals Erhard ernst. Aber da griff eben Fortuna *ein*. Hätte der Kontrolloffizier in Erlangen sinngemäß übersetzt... Hätten sich andere in Frage kommende Deutsche für Semlers freigewordenen Posten interessiert . . . Aber das tat außer Erhard niemand, denn was Semler geschehen war, konnte einem ja morgen selber passieren, und überhaupt war das ja ein Job, in dem niemand Erfolg haben konnte.

Erhard aber trat Semlers Nachfolge an, und das Glück blieb ihm treu: Kaum war er »Wirtschaftsdirektor« geworden, bekam er Geld in die Hand, um das Semler immer wieder vergeblich gerungen hatte: Aus den Exporterlösen des Jahres 1947 hatten sich auf dem JEIA-Konto 941 D ansehnliche Beträge angesammelt. Aber die gab General Clay für deutsche Importe nicht frei. Der wollte sie als Reserve zur Verfügung haben, falls Washington seine wiederholten Drohungen wahr machte und kein Geld mehr für Nahrungsmittellieferungen nach Deutschland vorschob. Zwar drängte London auf Freigabe. Aber die Verhandlungen zogen sich endlos hin, und solange Semler im Amt war, blieben die deutschen Exporterlöse eingefroren. Kaum war Erhard der Boss, wurde das Geld verfügbar, konnte der Wirtschaftsdirektor dies und jenes verteilen. Er hatte persönlich nicht den geringsten Anteil an diesem Erfolg, denn das Geld eisten die Engländer los, um selber nicht länger Importdevisen vorschießen zu müssen. Aber *Erhard* kassierte den Erfolg.

Und das war nicht das erstemal so und das sollte nicht das letztmal so sein. Erhard hatte immer wieder »penetrantes Glück«, obwohl ihm das an der Wiege nicht gesungen schien - und er heute ein schwer enttäuschter Mann ist.

Am 4 Februar 1897 in Fürth in Bayern geboren, war Ludwig Erhard als Kind kränklich. Der Großvater war ein sehr armer Kleinbauer der unterfränkischen Rhön gewesen, der Vater fand überhaupt kein Auskommen mehr auf dem steinigem Boden und verließ das Dorf. Er heiratete die Tochter eines Handwerksmeisters aus Rothenburg ob der Tauber, konnte so in Fürth ein Textilgeschäft eröffnen. Und in dem stand Ludwig Erhard hinter dem Ladentisch, verwaltete die Portokasse und kopierte Wechsel. Er konnte aber auch sechs Jahre lang eine Realschule besuchen und so als »Einjähriger« dienen. Zu Beginn des Ersten Weltkrieges gehörten die Erhards bereits zu den wohl situierten Leuten Fürths, und Ludwig bekam wie seine fünf Geschwister sogar Klavierunterricht.

Ein Bruder fiel kurz nach Kriegsbeginn, und Ludwig Erhard, der es bis zum Korporal brachte, erkrankte in Rumänien an Fleck-

typhus und wurde 1918 bei Ypern durch Granatsplitter schwer verwundet. Die Eltern verloren durch die Inflation all ihre Ersparnisse, aber Erhard konnte nach dem Krieg doch als Gasthörer die Nürnberger Hochschule für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften besuchen. Er lernte da eine wohlhabende Nachbarstochter kennen, machte 1923 gleichzeitig mit ihr sein Diplomkaufmanns-Examen und heiratete sie zehn Tage nach Einführung der Rentenmark.

Die junge Frau wollte ihr Studium an der Universität Frankfurt beenden, und so inskribierte auch Erhard, der inzwischen sein Abitur nachgeholt hatte, in Frankfurt. Und damit wurde, wie der Deutschenhasser Lindemann und der Nazi Speer, auch ein Jude Mitbegründer des deutschen Nachkriegsaufstiegs, denn Erhard doktorierte in Frankfurt bei Franz *Oppenheimer*.

1864 in Berlin geboren, hatte Oppenheimer dort bis 1895 als praktischer Arzt gewirkt. Er bekam so Einblick in soziale Zustände, die ihm untragbar schienen, studierte Volkswirtschaft und lebte dann als freier Schriftsteller. Oppenheimer bekämpfte das »Bodenmonopol« des Großgrundbesitzes, aber ebenso den Marxismus. Er versuchte, eine Synthese zwischen Sozialismus und Liberalismus zustande zu bringen, und lehrte, liberaler Sozialismus sei »der Glaube an eine Wirtschaftsordnung, in der das wirtschaftliche Selbstinteresse seine Herrschaft bewahrt und sich in völlig freiem Wettbewerb durchsetzt. Und in der doch nur noch eine Art von Einkommen existiert, das Arbeitseinkommen, während Kapitalprofite und Grundrenten bis auf harmlose Splitter verschwunden sind. Eine Ordnung also, in der das wirtschaftlich-soziale Klassenverhältnis der kapitalistischen Wirtschaft nicht mehr besteht.«

Oppenheimer lehrte das 1919-1929 als Professor für Soziologie und ökonomische Theorie an der Universität Frankfurt am Main und beeindruckte damit auch Ludwig Erhard so tief, daß dieser viele Jahre lang im Wettbewerb nur ein Mittel zur »Sozialisierung des Fortschritts und des Gewinns« sah. In Frankfurt wurde Erhard zum Fanatiker eines »dritten Weges«, wie ihn außer Oppenheimer auch *Eucken* und *Röpke* suchten, und trachtete diesen als seine bleibende große Leistung schließlich in einer Situation zu verwirklichen, in der selbst Liberale am Liberalismus verzweifelten.

Konnte das allerdings nur durch eine ganze Reihe glücklicher Zufälle. Denn nach Abschluß seines Frankfurter Studiums fand Erhard 1928 nur einen sehr bescheidenen Posten, wurde er mit 150 Mark Monatsgehalt Marktforscher im Nürnberger »Institut für Wirtschaftsbeobachtung der deutschen Fertigware«, das Wilhelm Vershofen leitete. Er spielte abends Doppelkopf, hatte

nur wenig Gelegenheit, über Wirtschaftssysteme zu diskutieren. Dann kamen die Nationalsozialisten an die Macht, und deren Wirtschaftsmaßnahmen gefielen Erhard so wenig, daß er in Leopold Schwarzschilds »Tagebuch« Artikel gegen sie schrieb. Er polemisierte schließlich so laut, daß er seinen Posten verlor: Das Institut war eine Stiftung, die dem Nürnberger Oberbürgermeister unterstand. Und der veranlaßte 1942 Erhards Kündigung.

Ludwig Erhard hatte inzwischen Beziehungen zu allen möglichen Wirtschaftskreisen gefunden und konnte so mit Hilfe von Unternehmer-Beiträgen ein privates »Institut für Industrieforschung« gründen. Er führte Marktstudien wie »Die Kopf bedeckungsbedürfnisse der Ausgebombten« durch, wurde aber auch Leiter des »Industrie-Komitees des bayrischen weltwirtschaftlichen Arbeitskreises« und kam durch den u. a. mit dem Reichs-Preiskommissar und ehemaligen Leipziger Oberbürgermeister Karl Goerdeler in Kontakt, der nach dem 30. Juli 1944 die deutsche Regierung übernehmen sollte.

Und diese für Hunderte Deutsche tödliche Verbindung begründete durch eine Folge von geradezu phantastischen Glücksfällen Erhards Nachkriegskarriere: Erhard sandte am 16. Juli 1944 Goerdeler einen Wirtschaftsplan und Vorschläge zu einer Währungsreform, schrieb ihm dazu einen Begleitbrief.

Diese Sendung kam erst an, als sich Goerdeler schon auf der Flucht befand. Sie fiel nicht der Gestapo in die Hände, sondern wurde schließlich von einem Postbeamten, der entweder keine Zeitung las und nie Radio hörte oder der ein Feind des Regimes war, mit dem Vermerk »Empfänger nicht zu ermitteln« versehen und im Februar 1945, nachdem Goerdeler bereits gehenkt war, an Erhard retourniert.

Das war, wie gesagt, fast unglaubliches Glück. Das wurde aber auch Erhards Aufstiegschance, denn der Poststempel auf dem Brief an Goerdeler bewies seine Gesinnung und mit dem ging Erhard zum Fürther amerikanischen Stadtkommandanten und trug ihm seine Pläne vor, an die Stelle staatlicher Kommandowirtschaft eine »Freie Marktwirtschaft« treten zu lassen. Der Major hielt das für »typisch deutsche Weltfremdheit«. Aber er brauchte jemanden, der die Produktions-Genehmigungen für die Firmen seines Bereiches erteilte. Erhard bewährte sich. Er gehörte damals dem Arbeitskreis des Münchner Volkswirtschaftlers Adolf Weber an, kam durch ihn in Kontakt mit dem deutsch-amerikanischen Professor Karl Bode, dem späteren Wirtschaftsberater General Clays, und als die Amerikaner einen bayrischen

Minister für Handel und Gewerbe brauchten, schlug Bode Erhard vor: Am 3. September 1945 wurde er ernannt.

Als bayrischem Minister war Erhard kein Erfolg beschieden und er hielt sich so nur elf Monate: Erhard war Franke und Protestant, seine Kollegen Bayern und Katholiken. Erhard galt als Freimaurer und als »Doktrinär« und er besaß, wie später als Bundeswirtschaftsminister, keinerlei Verwaltungstalent, wurde von den Amerikanern bald »der Desorganisator« genannt. Erhard ging, wie später Adenauer und Schäffer seinen Kollegen durch seine Unpünktlichkeit auf die Nerven, erwies sich als völlig machtlos gegen den Schwarzhandel und eine immer mehr um sich greifende Korruption und wurde so im September 1947 »abserviert«. Als Trostpreis erhielt er von der Universität München ehrenhalber den Titel eines Professors.

Aber wie ein Mitarbeiter Erhards es sagte: »Wenn er nicht bei der Vordertür in ein Haus kommt, ist er rascher bei der Hintertür drinnen, als der Hausherr die abzuschließen vermag. Und wenn die schon abgeschlossen ist, so bricht er nicht ein, sondern geht ins Nebenhaus und gräbt von dort einen Tunnel in den benachbarten Keller ...

Erhard besaß nun Verbindungen zu deutschen Politikern wie zu alliierten Dienststellen und wurde so in die Exekutive des am 25. Juni 1947 gebildeten Frankfurter »Wirtschaftsrates« berufen. Dieser Rat bestand aus 52 Mitgliedern der Länder-Parlamente der britischen und amerikanischen Zone, die nun »Vereinigtes Wirtschaftsgebiet« hießen. Der Wirtschaftsrat beriet im Plenarsaal der Frankfurter Börse über Wirtschafts- und Sozialpolitik, durfte nur über solche Fragen beraten und mußte natürlich alle seine Beschlüsse der Militärregierung vorlegen. Insgesamt waren das 171, die in 40 Sitzungen zustande kamen und von denen die Alliierten 8 ablehnten und 18 abänderten. Die akzeptierten betrafen Dinge wie »die Sicherung der Kartoffelversorgung«, die »Verhinderung der mißbräuchlichen Benutzung von Kraftfahrzeugen« oder - im Frühjahr 1948 - »die Enthörung der gewerblichen Wirtschaft«. Und irgendwelche realen Wirkungen hatten sie natürlich nicht. Denn der Wirtschaftsrat besaß zwar als ausführendes Organ fünf, dann sechs »Verwaltungen«, die als Vorläufer der späteren 13 Bundesministerien in den Kasernen von Frankfurt-Höchst amtierten, diese aber waren keineswegs alleine »weisungsbefugt«. Als am 1. Januar 1947 die Bizone gebildet wurde, blieben parallel zueinander die britischen und amerikanischen Behörden und die ihnen untergeordneten deutschen Stellen beider Zonen bestehen. Es gab also fünf verschiedene Verwaltungen. Und echte Macht

besaß nur das »Bipartite Controll Office« in Frankfurt, das, von einem amerikanischen und einem britischen Vorsitzenden geleitet, fünf Vertreter in den fünf deutschen Zweizonenverwaltungen hatte.

Ludwig Erhards Wirkungsmöglichkeiten schienen also auch in Frankfurt praktisch Null. Er war überdies nicht einmal von der CDU zum Nachfolger Semlers nominiert worden (die Dr. Hans *Seidl* aufstellte), sondern nur von der FDP, die im Wirtschaftsrat über vier Stimmen verfügte, während CDU und SPD je zwei hatten.

Aber da war das »Ahlemer Programm« der CDU, das – von Konrad Adenauer höchst persönlich unterschrieben – die Verstaatlichung von Kohle und Stahl und überhaupt eine weitgehend anti-kapitalistische »Gemeinwirtschaft« vorsah und so in Unternehmerkreisen natürlich wenig gefiel. Ludwig Erhard hatte dieses Programm abgelehnt. Er verließ sich mehr auf das Gewinnstreben der Privatwirtschaft als auf den Altruismus staatlicher Manager und setzte sich deshalb als neuer Frankfurter Wirtschaftsdirektor rasch bei den »richtigen« Leuten durch.

Am 2. März 1948 gewählt, hielt Erhard am 21. April seine erste Rede vor dem Wirtschaftsrat und erklärte da eindeutig: »Schluß mit dem Spuk der preisgestoppten Inflation!« Keine Rückkehr zu »liberalistischen Wirtschaftsformen«, aber »Befreiung von der staatlichen Befehlswirtschaft, die alle Menschen in das entwürdigende Joch einer alles Leben überwuchernden Bürokratie zwingt, die jedes Verantwortungs- und Pflichtgefühl, aber auch jeden Leistungswillen abtötet und darum zuletzt den frommsten Staatsbürger zum Rebellen machen muß. Es sind aber weder die Anarchie noch der Termitenstaat als menschliche Lebensformen geeignet. Nur wo Freiheit und Bindung zum verpflichtenden Gesetz werden, findet der Staat die sittliche Rechtfertigung, im Namen des Volkes zu sprechen.«

Mit diesem – und nicht dem »Ahlemer« – Programm gewann im Sommer 1949 die CDU die ersten Bundestagswahlen. *Erhard* war es, der Adenauer den Weg bahnte. Erhard und die Unternehmer, die die Chancen der »Marktwirtschaft« erkannten und ihn unterstützten, vor allem der damalige Vorsitzende des wirtschaftspolitischen Ausschusses der CDU, Dr. Alex *Haffner*, Generaldirektor der Salamander AG in Kornwestheim, der im Wirtschaftsrat erklärte: »Wir haben das Vertrauen, daß der neue Direktor die Wiederherstellung der Marktwirtschaft und des Wettbewerbs, der allein die Produktion steigern kann, schnell und

radikal durchführt. Schon jetzt müssen alle Vorbereitungen getroffen werden, damit bereits im Augenblick der Währungsreform diese dem ganzen Volk verhaßte Bürokratisierung der Wirtschaft bis auf die kleinen, unentbehrlichen Reste verschwindet... Wir wollen nicht wieder den sogenannten freiwilligen Zwang, sondern wir brauchen die Freiheit. . .«

Erhard fand aber auch einen wichtigen Verbündeten in dem späteren Wehrbeauftragten Theodor *Blank*, der den »linken«, den Arbeitnehmerflügel der CDU führte. Blank kam aus der christlichen Gewerkschaftsbewegung, war nach dem Krieg zweiter Vorsitzender der Industriegewerkschaft Bergbau. Blank war wie Oppenheimer Anti-Kapitalist, aber auch Anti-Marxist. Er hatte die neo-liberalen Theorien der »Freiburger Schule« kennengelernt und sah die Chancen, die eine »Soziale Marktwirtschaft« auch dem Arbeiter bot.

Blank vertrat sich mit Dr. Haffner, und beide gewannen sie Franz *Bilcher*, den Fraktionsvorsitzenden der FDP, in die Erhard einzutreten versprach. Es kam zur »Kleinen Koalition«, die Erhards Maßnahmen billigte.

Diese Maßnahmen schienen unter den damaligen Umständen glatter Wahnsinn. Und sie bedeuteten offenen Widerstand gegen die Besatzungsbehörden. Denn Erhard ignorierte einfach alle anderen Dienststellen, wartete einen Sonntag ab, an dem seine Kollegen und seine alliierten Bevormunder nicht aktionsfähig waren, und erklärte über den Rundfunk: »Der einzige Bezugsschein ist jetzt die Mark!« Er hob mit Wirkung vom 25. Juni 1948 praktisch alle Preisbindungen und, mit wenigen Ausnahmen, die Rationierungsmaßnahmen auf, weil er überzeugt war: »Laßt die Menschen und das Geld frei, und sie werden Deutschland wieder hochbringen!«

In England herrschte damals die »austerity«, war die Rationierung straffer denn je. Auch in Frankreich wagte niemand daran zu denken, die staatliche Bewirtschaftung aufzugeben, und selbst in den USA gab es sie, wenn auch nur für einzelne Mangelgüter. Zwar war schon dreieinhalb Wochen zuvor, am 31. Mai 1948, in Frankfurt der amerikanische Wirtschaftsberater Karl *Bode* zu seinem britischen Kollegen E. F. *Schumacher* gekommen, um über die »Liberalisierung« zu beraten, und in dem Sitzungsprotokoll heißt es: »Es herrscht Übereinstimmung darüber, daß eine weitgehende Liberalisierung und Vereinfachung der Preiskontrollen unumgänglich ist.« Aber die Alliierten gedachten vorsichtig vorzugehen, nur einige wenige Verbrauchsgüter freizugeben, während Erhard der Meinung war: »Wenn man einer Katze den

Schwanz abhacken will, muß das auf einmal geschehen, nicht stückweise!« Er handelte also auf eigene Faust und wurde am Montagmorgen ins IG-Haus gerufen, wo General Clay ihm sagte: »Herr Erhard, meinen Beratern zufolge machten Sie einen furchtbaren Fehler!« Clays Dolmetscherin glaubte falsch zu hören, als Erhard antwortete: »Herr General, kümmern Sie sich nicht um Ihre Berater. Meine Berater sagen dasselbe, und ich ignoriere sie auch. .

Die alliierten Wirtschafts-Experten forderten die sofortige Wiedereinführung der Rationierung und hatten eine entsprechende Rundfunk-Ankündigung bereits vorbereitet. Aber Erhard redete drei Stunden lang auf Clay ein. Augenzeugen meinten später, der habe zwar kein Wort begriffen, aber er beließ es bei der Aufhebung der Bewirtschaftung. Er sagte: »Das ist ein Vabanquespiel. Aber man muß die Kugel ausrollen lassen. .

Und Erhard gewann. 1953 erklärte er: »Wir kannten damals zwar nur eine Seite der Bilanz, die Geldseite: Soundso viele Milliarden DM waren ausgegeben. Aber das Risiko war nicht allzu groß, denn alles Geld über die Kopfquote hinaus mußte ja verdient werden, kam nur durch Produktion in Umlauf. Außerdem hatten die Leute das Gefühl, dieser neue Geldschein ist etwas Wertvolles, damit muß man vorsichtig umgehen. .

Und tatsächlich dachten damals weite Kreise nicht daran, sofort ihr Geld auszugeben, vor allem die Bauern nicht, die ja keinen Hunger hatten und die drei Jahre lang so gut wie alles, was sie brauchten, gegen Nahrungsmittel eintauschen konnten. Sie rechneten mit Preissenkungen, und schließlich kamen diese auch: 1936 gleich 100 gesetzt, standen die deutschen Einzelhandelspreise bei der Währungsumstellung auf 184. Sie stiegen im Winter bis auf 21. Aber im Sommer ¹⁹⁴⁹ standen sie wieder bei 188.

Verglichen mit August Thyssen oder mit Heinrich Nordhoff, ist Ludwig Erhard keine »Pionier-Figur« und kein schöpferischer Geist. Aber Erhards bleibende große Leistung ist, wie gesagt, daß er eine liberale Wirtschaftspolitik durchsetzte, als selbst die Liberalen eine solche nicht länger für durchführbar hielten.

Ludwig Erhard ist kein Nationalökonom. Und von ihm stammt weder der Slogan »Wohlstand für alle« noch der Begriff »Soziale Marktwirtschaft«: Das praktisch von seinem damaligen Ministerialdirektor Dr. Wolfgang *Langer* verfaßte Buch Erhards, »Wohlstand für alle«, das ¹⁹⁵⁷ erschien, trägt einen Titel, den bereits die aus dem Jahre 1906 stammende deutsche Übersetzung

von Fürst Peter *Krapotkins* »La conquete du pain« trug - eine der kommunistischen Schriften, die der 1917 in die Sowjetunion heimgekehrte russische Revolutionär in Paris verfaßte. Und den Begriff »Soziale Marktwirtschaft« prägte der Essener Krupp-Beamtensohn und Kölner Volkswirtschafts-Professor Alfred *Müller-Armack*, der ihn 1947 in seinem Buch »Wirtschaftslenkung und Marktwirtschaft« verwendete; der später Erhards »Generalstabschef« und sein Staatssekretär wurde und der seit 1934 wie Oppenheimer einen »dritten Weg« zur Überwindung von Kollektivismus und Kapitalismus suchte. Aber Erhard war ein hervorragender Wirtschafts-Ps'cho/oge, der nicht nur wußte, daß Deutschland nur dann wieder hochkommen konnte, wenn das ganze Volk hart arbeitete und sparte; sondern der auch wußte, wie man es zum Schuftun und Entbehren bringen konnte. Erhard las und liest wenig - und wie Adenauer am liebsten Detektivromane. Aber er war zwei Jahrzehnte lang Marktforscher und kennt die Mentalität der Verkäufer so genau wie die der Kunden. Und er wurde zum populärsten Regierungsmitglied, weil er, kaum daß er satt zu essen hatte, ein rundes, glattes Sonntagskindgesicht bekam, das Vertrauen einflößte wie sein Embonpoint und die zwanzig schwarzen Brasilzigarren, die er täglich rauchte. Er wurde populär, weil er mitreißend zu reden verstand, listig-lächelnde, hellblaue Augen hatte, die - damals - Optimismus ausstrahlten. Weil er den langen Unterhosen und den Schnürschuhen treu blieb, in denen er aufwuchs, seiner papierernen Zigarrenspitze und seinen dunkelblauen Anzügen. Weil er allein ¹⁹⁴⁷⁻¹⁹⁷ nicht weniger als 8x Auslandsreisen machte, darunter fünf in die USA; Reisen, über die entsprechend berichtet wurde. Vor allem aber, weil fast jeder Deutsche die Vorteile seiner Politik am eigenen Leibe spürte und der Eigennutz, den Erhard mobilisierte, sich in nüchternen, allgemeinverständlichen Zahlen niederschlug, Zahlen, die das jahrelang niedergetretene deutsche Selbstbewußtsein wieder stärkten.

Erhard schuf keinen »freien Markt«, denn die Agrarpreise sind ja heute noch gebunden und der Abbau der Wohnungs-Zwangswirtschaft erfolgte durch Gesetze des Jahres 1960. Und wie die Hausbesitzer diskriminiert blieben und für Mieten der reine »Klassenstaat« galt, so wurden erst am 1. April 1954 die Preise der Ruhrkohle freigegeben und erst Ende 1954 die Bewirtschaftung der Edelmetalle aufgehoben. Und Aufhebung der Rationierung? Erhard sagte es selber: Die DM war nun der Bezugschein. Noch Ende 1952 aber lebten gut 18 Millionen Deutsche mit weniger als dem amtlichen Existenz-Minimum. Sattessen konnte sich, wer

Überstunden machte. Nicht aber die Offiziere und Beamten, die keinerlei Pension bekamen, die Rentner oder die Kriegswitwen, die mit 60 bis 80 Mark im Monat leben sollten. Durch die »Marktwirtschaft« wurde der Konsum weniger brutal beschränkt als durch den Schwarzmarkt, aber er wurde beschränkt, und ein historisches Dokument bleibt auch das Memorandum, das R. M. Hanes als Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses der Alliierten Hochkommission am 7. Februar 1950 Dr. Erhard übermittelte. Darin steht: >Die Wirtschaftsberater stellen fest, daß die Massenarbeitslosigkeit als >strukturell betrachtet wird. . . , und glauben, daß die deutsche Regierung nur zögernd Maßnahmen gegen sie ergreift. . . , weil ein Mann, der arbeitet, mehr ausgibt als einer, der von der Arbeitslosenunterstützung lebt. Sie sind aber überzeugt, daß die deutsche Regierung andere Wege zur Verminderung der Verbraucherausgaben gehen sollte, Wege, die wirtschaftlich wie politisch weniger gefährlich sind als dauernde Massen-Arbeitslosigkeit. . . Die Wirtschaftsberater verkennen keineswegs die Schwierigkeiten Westdeutschlands, aber sie müssen auch feststellen, daß keinerlei brauchbare Vorschläge zur Lösung der brennendsten Probleme, wie z. B. des Wohnungsproblems oder des Problems der Eingliederung der Vertriebenen, gemacht wurden... und daß so die Gefahr besteht, daß Deutschland, von dauernder Arbeitslosigkeit vergiftet, zu einer ernststen Gefahr für ganz Westeuropa wird. .

Heute scheint das eine überflüssige Reminiszenz. Aber Millionen Deutsche brachten schwere Opfer, ehe der Korea-Krieg und der durch ihn ausgelöste Außenhandels-Boom Erhard und Adenauer zu Hilfe kamen, und dieser Opfer sollten sowenig vergessen werden wie die der Ausgebombten, deren Wohnungen statt der Fabriken als Ziele gedient hatten.

Erhard hatte Glück bei seiner Gratwanderung zwischen Inflation und Zwangswirtschaft, und so wurden die Erfolgswahlen immer eindrucksvoller, während das menschliche Leid der letzten 20 Jahre immer mehr verblaßte.

Am 21. Februar 1948 hatte die »New York Times« geschrieben: »Deutschland ist durch Potsdam ein zweites Großbritannien geworden, mit ungefähr der gleichen Bevölkerung, die in einem etwa ähnlichen Gebiet lebt; mit Kohle als dem einzigen wichtigen Rohstoff und mit einer Möglichkeit der Nahrungsmittelproduktion, die nur etwa die Hälfte des Bedarfes deckt. . .« Am 12. Februar 1965 analysierte die Londoner »Times« die Gründe der deutschen Wirtschafts-Erfolge und stellte fest: »Deutschland und England sind gleich groß und haben die gleiche Bevölkerungszahl,

erzielten 1963 das etwa gleiche Brutto-Sozialprodukt. Die Indexzahlen hingegen. . .«

Die betrugen für

	die Industrieproduktion England Deutschland		die Kleinhandelspreise England Deutschland	
1950	100	100	100	100
1954	113	155	125	103
1958	120	208	147	III
1964	154	297	167	123

Die Indexzahlen des Außenhandels der beiden Länder entwickelten sich folgendermaßen:

	Einfuhr England Deutschland		Ausfuhr England Deutschland	
1950	100	100	100	100
1954	129	170	122	264
1958	144	274	146	442
1964	211	492	197	752

Ja, nun stand Deutschland noch ganz anders da als 20 Jahre nach dem Ersten Weltkrieg. Es war kein bequemer Weg gewesen, und daß hier Kapitalismus noch Gewinn *und* Verlust bedeutete, zwang 1948-1965 fast 50000 westdeutsche Unternehmen, ihre Werkstätten und Büros für immer zu schließen, Jahr für Jahr mußten 2000 bis 3000 Firmeninhaber Konkurs anmelden.

Und wie einzelne einen hohen Preis bezahlten, so das ganze Volk. Denn wie reich die Bundesrepublik auch wurde, sie ist ja nur ein Teil Deutschlands. Der DM/ West folgte am 17. September 1948 die DM/Ost - und der Bundesrepublik bekanntlich die DDR.

Erhard bahnte Konrad Adenauer den Weg. Dessen Ziel war die West-Integration. Und so ist heute die Kluft zwischen den Deutschen diesseits und jenseits der Zonengrenze tiefer denn je.

Und ob dieser Preis nicht zu hoch war? War es wirklich unumgänglich, ihn zu bezahlen, oder spielten da innerdeutsche Rivalitäten ebenso ihre verhängnisvolle Rolle wie die Rivalitäten in der weltpolitischen Situation?

Die wirtschaftlichen Fortschritte in den Jahren 1954-1964 waren einmalig. Aber auf die Frage »Glauben Sie, daß Deutschland noch einmal zu den mächtigsten Staaten der Welt gehören wird?« antworteten von je hundert:

	1954	1964
Ja	39	19
Nein	35	5;
Unmöglich zu sagen	26	28

Was aber veranlaßte diesen Rückgang der Optimisten? Ist er ein Beweis dafür, daß die Bundesrepublik eine Fehlkonstruktion war?

36 Der Preis der Prosperität

DIE ENTSTEHUNG DER BUNDESREPUBLIK UND DEUTSCHLANDS WIEDERBEWAFFNUNG

Es ist Sonntag, der i. August 1961, halb vier Uhr morgens. Ein Ostzonen-Polizeihauptmann in Parade-Uniform und mit einer Zigarette im Mundwinkel hilft mit seinem knatternden Luftdruckhammer in der zum Brandenburger Tor führenden Ebertstraße einen breiten Streifen Pflasters aufreißen. Betonpfähle werden eingelassen, Stacheldraht wird gespannt, und wie hier ist an der ganzen Sektorengrenze die Errichtung der »Mauer« im Gang. Ein paar Reinemachfrauen und Bardamen sehen zu, junge Leute, die vom Feiern kommen, und schließlich aus dem Bett geläutete Journalisten und Kameraleute. Zwei junge Männer gehen durch das Brandenburger Tor nach Osten. »Die sehen wir nie wieder.. sagt eine weißhaarige Frau. Und ob das nicht für die ganze Ostzone gilt?

Was da im August 1961 in Berlin geschah, wurde im Grunde schon am Sonntag, dem 28. November 1943, ja Teheran beschlossen. Da saßen Churchill und Stalin nach dem Abendessen auf einem Sofa und redeten über Deutschland. Sie waren sich darin einig, daß das Schlimmste, was geschehen könne, ein Wiederaufstieg des Reiches sei, und Churchill meinte, nur dessen Zerstückelung könne das verhindern. Er schlug eine Donauföderation vor, konkretisierte seine Pläne am 1. Dezember 1943 in einem Gespräch mit Roosevelt und Stalin. Und sagte da, Deutschland zu teilen, sei nicht schwer, aber es müsse verhindert werden, daß sich die Teile Deutschlands wieder vereinten. Und das sei nur möglich, wenn man sie »größeren Einheiten eingliedert«. Deutschlands Teile müßten »neue Loyalitäten, neue wirtschaftliche und politische Interessen« erhalten. Die Teilstaaten müßten derart zufrieden sein, daß ihnen ein wiedervereinigtes Deutschland nicht länger erstrebenswert erscheine.

Und ist das nicht haargenau das, was durch die Bundesrepublik geschah - trotz aller schönen Worte? Liegt das wahre Wiedervereinigungsproblem nicht darin, daß die Westdeutschen sehr gut ohne den restlichen und kleineren Teil Deutschlands auskommen? Wurde die Bundesrepublik nicht in Westeuropa »integriert«, und gilt Bonn nicht die »Atlantische Gemeinschaft« als höchstes weltpolitisches Ziel? Churchill kalkulierte von allem

Anfang an die deutsche Sucht nach »Größe« ein, und heute ist ja die Bundesrepublik ein Teil der NATO, des »größten Militärbündnisses aller Zeiten«. Aber ob das »unvermeidbar« war?

Churchill war bekanntlich nicht der maßgebende Partner der »Großen Allianz«, und sowohl Stalin wie Roosevelt kamen von der Zerstückelung Deutschlands ab. Zwar nur, weil Stalin (wie geschildert) glaubte, ganz Deutschland kommunistisch machen zu können, und weil auch der Morgenthau-Plan für ganz Deutschland gelten sollte. Aber gewollt wurde schon viel. Und wären die Potsdamer Beschlüsse eingehalten worden, so gäbe es heute aller Wahrscheinlichkeit nach nicht zwei deutsche Staaten, weder ein kommunistisches noch ein »westintegriertes« Deutschland. Und wäre die Ost-West-Spaltung der zwei großen deutschen Parteien nicht schon vier Jahre vor der Gründung der Bundesrepublik und der DDR erfolgt, so sähe heute Deutschland mit Sicherheit ganz anders aus. Wäre... Und hätte...

Aber zu einer Wiedervereinigung kann es nie kommen, wenn statt Fakten heuchlerische Schlagworte das Denken bestimmen und das Ineinandergreifen weltpolitischer und innenpolitischer Entwicklungen im Dunkel bleibt.

Die relevanten weltpolitischen Daten sind rasch rekapituliert: Durch die Viermächteerklärung vom 5. Juni 1945 wird das Deutsche Reich entmündigt, aber nicht aufgelöst. Die Regierung Gesamtdeutschlands übernimmt ein »Alliierter Kontrollrat« mit Sitz in Berlin. »Eine zentrale deutsche Regierung« soll den Potsdamer Beschlüssen zufolge »vorerst« nicht gebildet, aber »einige wichtige zentrale deutsche Verwaltungsabteilungen« errichtet werden.

Als erstes wollen die Sowjetunion, die Vereinigten Staaten und Großbritannien im Herbst 1945 eine »gesamtdutsche Wirtschaftsverwaltung durch deutsche Staatssekretäre« bilden. Sie scheitert am Veto Frankreichs, denn Außenminister George Bidault sagt: »Wenn es deutsche Staatssekretäre gibt, muß es wohl auch einen deutschen Staat geben. Dann heißt dieser Staat das Reich, und dann wissen wir Bescheid.« Vom 15. Juni bis 15. Juli 1946 tagt die zweite Pariser Außenminister-Konferenz. Und wieder lehnt Frankreich die »Errichtung alliierter Zentralstellen mit deutschem Vollzugspersonal als Vorstufe einer deutschen Zentralregierung« ab. Auf der Moskauer Außenministerkonferenz, die vom 10. März bis 24. April 1947 stattfindet, wird ebenfalls keine Einigung über eine deutsche Zentralregierung erzielt, und wie mit den Franzosen gibt es hier nun auch Schwierigkeiten mit den Russen: Molotow stimmt zwar einem deutschen

Einheitsstaat zu, für den die Weimarer Verfassung gelten soll. Aber er ist nicht bereit, die SBZ mit den Westzonen zu verschmelzen und auf diese Weise sofort die wirtschaftliche Einheit Deutschlands zu verwirklichen. Und er verlangt für die »Freigabe« der Ostzone zehn Milliarden Dollar Reparationen.

Darauf beschließen am 6. März 1948 die USA, England und Frankreich alleine die Gründung der Bundesrepublik. Die Niederlande, Belgien und Luxemburg stimmen auf der Londoner Sechsmächtekonferenz einem »föderativen Regierungssystem für Westdeutschland« zu. Als Protest gegen diese Londoner Beschlüsse verlassen am 19. März 1948 die Sowjets den Alliierten Kontrollrat: Auch eine Besatzer-Regierung für ganz Deutschland gibt es so nicht länger. Seit dem 20. Juni 1948 gibt es auch kein in ganz Deutschland gültiges Geld mehr, denn in den Westzonen alleine kommt es zur »Währungs-Reform«. Am 5. Juli 1948 beauftragen die drei westlichen Militär-Gouverneure die Ministerpräsidenten der elf ihnen unterstellten Länder mit der Bildung eines »Parlamentarischen Rates«, der als »Verfassungsgebende Versammlung« ein »Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland« auszuarbeiten hat, und zwar nach den Weisungen der Besatzer und schließlich den »Richtlinien«, die die Außenminister der USA, Großbritanniens und Frankreichs am 8. April 1949 in Washington beschließen. Die 65 Mitglieder des »Parlamentarischen Rates« werden ernannt, nicht gewählt. Sie gehören den Länder-Parlamenten an, die sie erst nachträglich bestätigen, sind zu acht Zehnteln Beamte. Vorsitzender wird Dr. Konrad Adenauer. Am 8. Mai 1949 mit 53 gegen 12 Stimmen angenommen und von den Alliierten abgeändert, wird das »Grundgesetz« am 23. Mai 1949 feierlich proklamiert und durch den Zusammenschluß der drei Westzonen das Territorium dieses Rumpfstaates geschaffen.

Am 24. Mai 1949 beantragt der Sowjet-Delegationschef Wjatschinskij auf der Pariser Außenministerkonferenz, die Tätigkeit des Alliierten Kontrollrates und der Kommandantura Berlin wieder aufzunehmen, um auf diese Weise die alliierte Zentralverwaltung Deutschlands unter Teilnahme der Sowjets wiederherzustellen. Der Antrag wird von den Westmächten abgelehnt. Dagegen fordern diese den »Beitritt der in der Ostzone liegenden Staaten zur Bundesrepublik« und die Anwendung des mit der Bundesrepublik zu vereinbarenden Besatzungsstatuts auf alle vier Zonen. Das lehnt Moskau ab. Dennoch heißt es im Schluß-Kommunique der Außenminister vom 20. Juni 1949: »Die Bemühungen zur Wiederherstellung der wirtschaftlichen und politischen Einheit Deutschlands werden fortgesetzt und auf Viermächte-Grundlage

in Berlin weiterberaten.« Und es wird außerdem beschlossen, den Termin einer neuen Deutschland-Konferenz während der vierten UN-Vollversammlung festzulegen. Diese Versammlung beginnt am 20. September 1949.

Am gleichen 20. September 1949 aber leistet die von Bundeskanzler Dr. Adenauer gebildete Regierung in Bonn ihren Amtseid, und am 21. September wird Dr. Adenauer vom Rat der Alliierten Hochkommissare empfangen und das Besatzungsstatut verkündet. Damit ist Deutschlands Spaltung besiegelt. Die Gründung der »Deutschen Demokratischen Republik« am 7. Oktober 1949 ist nur die logische Folge der Gründung der Bundesrepublik.

Allerdings sind diese beiden Staaten sehr verschieden - und nicht nur in der Art der Regierungsform und der Lebenshaltung ihrer Bürger. Denn wurde die DDR als »neuer« Staat deklariert, »der niemals Krieg führte und mit dem deshalb auch kein Friedensvertrag abgeschlossen zu werden braucht«, so wurde die Bundesrepublik ausdrücklich, und zweifellos mit voller Absicht, als ein Rumpfstaat mit territorialen Ansprüchen geschaffen: Sie gilt als Erbe des alten Reiches, das de jure weiterbesteht - und zwar »in seinen Grenzen von 1937«, als ob es den Zweiten Weltkrieg nie gegeben hätte. Und der Zweck ist klar: Wie in Versailles durch den »Korridor« und die Teilung Oberschlesiens ein deutsch-polnischer Ausgleich verhindert werden sollte, so wurde durch die Bundesrepublik und die Saar-»Autonomie« ein »Spaltpilz des Revisionismus« in Europa eingeschleppt, der den Kontinent zum Vorteil der Angelsachsen dauernd schwächen mußte. Da die Bundesrepublik der »Reichs-Erbe« wurde, so darf natürlich auch *nur* sie »im Namen aller Deutschen« sprechen. Vor allem auch, »weil der Gründung der Bundesrepublik freie Wahlen vorausgingen und der der DDR nicht«. Und weil es in der Preamble des Grundgesetzes heißt:

»Das deutsche Volk hat auch für jene Deutschen gehandelt, denen mitzureden versagt war.« Was natürlich an der Realität zweier Staaten gar nichts ändert und überdies falsch und reinste Heuchelei ist. Denn »gegründet« wurde die Bundesrepublik auf Beschluß der Vereinigten Staaten, Großbritanniens und Frankreichs, der, wie erwähnt, am 6. März 1948 in London gefaßt wurde, und nicht »vom deutschen Volk«. Spiritus rector der Bundesrepublik ist nicht etwa Dr. Konrad Adenauer, sondern General George M. Marshall. Auch am Grundgesetz hatte »das deutsche Volk« gar nichts mitzubestimmen, denn das formulierte der »Parlamentarische Rat« strikt den Vorschriften der Westmächte zufolge,

und was z. B. über Berlin als Bundesland, über die Ländergrenzen oder die Polizeigewalt des Bundes in dieser Verfassung stand, strichen die Hochkommissare wieder. Gewählt wurde erst vor der Proklamation der Bundesrepublik. Und bei diesen Bundestagswahlen vom 14. August 1949 wurde keineswegs zwischen deutscher Einheit und deutscher Spaltung entschieden, sondern einzig und allein zwischen verschiedenen politischen Parteien.

Was es aber hätte geben müssen, war ein Volksentscheid über die Frage: »Wünscht ihr die Gründung eines separaten Weststaates, ja oder nein?« Volksentscheide aber und jede direkte Demokratie sieht das Grundgesetz bekanntlich nicht vor.

Um was es am 14. August 1949 wirklich ging, darauf wies kein einziger Wahlredner hin. Und wer es von sich aus wußte, hatte keinerlei Möglichkeit, seinen Willen zum Ausdruck zu bringen; der konnte dieser Wahl nur fernbleiben oder einen ungültigen Stimmzettel abgeben. Wobei auch das Wort »Wahl« schon falsch ist, denn was Deutschlands Einheit oder seine Spaltung betraf, war es ja völlig gleichgültig, ob man SPD oder CDU wählte, denn beide dieser Parteien hatten ja, wie gesagt, schon vor Jahren ihre Entscheidung getroffen. Beide hatten die Spaltung gewählt. Eine Sozialdemokratische Partei *Deutschlands* gab es schon seit 1945 nicht mehr, und ebenfalls bereits 1945 war im Westen das »D« der »CDUD« gefallen, hieß die nicht, wie bei ihrer Gründung, »Christlich-Demokratische Union *Deutschlands*«, sondern nur mehr »Christlich-Demokratische Union«. Und eine CSUD hatte es nie gegeben. Und ob es die Spaltung der SPD in SED und SPD nicht vor allem deshalb gab, weil Otto Grotewohl und Kurt Schumacher einander die Leitung der SPD streitig machten? Und es zu einer Ost- und einer West-CDU vielleicht dadurch kam, daß sowohl Andreas Hermes wie Konrad Adenauer die Führung der CDU beanspruchten?

Andreas *Hermes*, der 1878 geboren wurde und 1964 starb, stammt wie Dr. Adenauer aus Köln, war wie Adenauer Zentrums-Politiker. Aber er hatte rascher Karriere gemacht: Nachdem er Abteilungsdirektor im Internationalen Landwirtschaftlichen Institut in Rom und Getreide-Experte im Großen Generalstab gewesen war, amtierte er 1920-23 als Reichsernährungsminister und 1971-23 gleichzeitig als Finanzminister der Weimarer Republik. Zurückgetreten, als Gustav Stresemann Kanzler wurde, saß 1924-28 als Zentrumsabgeordneter im Reichstag, wurde dann Präsident der Christlichen Bauernvereine, Mitbegründer der »Reichsbauernront« und Präsident des Raiffeisenverbandes. Von den National-

sozialisten abgesetzt und 1934 eingesperrt, wurde Hermes im Zusammenhang mit dem 20. Juli erneut verhaftet und zum Tod verurteilt, blieb aber durch einen Zufall am Leben. Aber sofort trieb er wieder Politik, schuf er in der Ost-Berliner Jägerstraße eine »Reichsgeschäftsstelle«, die der Kristallisations-Kern einer *gesamtdeutschen* christdemokratischen Partei werden sollte.

Zum Unterschied von der SPD war diese am 22. Juli 1945 im »Theater am Schiffbauerdamm« gegründete CDUD - die »Christlich-Demokratische Union Deutschlands« - eine neue Partei. Nach hitzigen Debatten hatten sich die Zentrums-Führer der Meinung Hermes' angeschlossen, daß der klerikale Konservatismus überlebt sei und die in den Konzentrationslagern entstandene Leidensgemeinschaft zwischen Arbeitern und Bürgern, Katholiken und Protestanten durch eine Organisation fortgeführt werden müsse, die Deutschland in christlichem Sinn erneuerte. Die Zentrums-Partei wurde also völlig umgeformt, dabei aber wurden neben christlichen Gewerkschaftlern auch national-konservative Kreise an der CDUD-Gründung beteiligt, wie sie der von *Papen* nahestehende zeitweilige »Stahlhelm«-Redakteur George *Dertinger* repräsentierte, der 1946 Generalsekretär der Ostzonen-CDU wurde - und 1949-53 erster Außenminister der DDR. Der am 27. Januar 1951 den Vertrag über die »Freundschaftsgrenze« - die Oder-Neiße-Linie - zwischen der DDR und Polen schloß und schließlich bis 1964 im Gefängnis saß, weil er die DDR angeblich »einem unter dem Einfluß der westlichen Imperialisten stehenden Gesamtdeutschland opfern« wollte.

Außenpolitisches Ziel der CDUD war von Anfang an die Erhaltung Gesamtdeutschlands gewesen, und zwar die Rettung der Reichs-Einheit durch Neutralität. Andreas Hermes hoffte, als »Reichsvorsitzender« dieser Partei im übrigen Deutschland Anerkennung und damit die Legitimation zu Verhandlungen mit den Sowjets zu gewinnen. Die sollten auf die Revolutionierung Mitteldeutschlands verzichten, dafür Deutschlands Neutralität eintauschen - und so konnte vielleicht die deutsche Einheit erhalten werden.

Während Hermes in Berlin wirkte, begann aber auch Konrad *Adenauer* Politik zu machen. Seine Losung jedoch hieß von Anfang an: Option Deutschlands für den Westen. Wie während seines Amerika-Besuches im November 1954 die »New York Times« schrieb: »... **Dr.** Adenauer hat der europäischen Integration bereitwillig den Vorrang vor der Wiedervereinigung seines eigenen Landes gegeben, und zwar in der Überzeugung, daß den Interessen seines Landes damit am besten gedient werde.

In dieser Beziehung stehen seine Auffassungen in vollem Einklang mit denen der Vereinigten Staaten. . .« Schon am 30. August 1954 hatte Dr. Adenauer auch selber zu Pierre *Mends-France* gesagt: »Sie verlieren nichts, wenn Sie die deutsche Wiedervereinigung opfern. Ich wohl. Doch sind wir bereit, sie zu opfern, wenn wir in ein starkes westliches Lager eintreten können. Vergessen Sie nicht, daß ich der einzige deutsche Kanzler bin, der die Einheit Europas der Einheit seines eigenen Vaterlandes vorzieht. . .«

Hie deutsche Neutralität, hie West-Integration um jeden Preis also - und so war schon die erste und letzte »Reichstagung« der Christdemokraten, die Andreas Hermes im Oktober 1945 in Bad Godesberg organisierte, zum Scheitern verurteilt: Die Berliner CDUD-Zentrale wurde nicht anerkannt. Das »D« wurde fallengelassen. Und Dr. Adenauer vertrat seine Ideen so erfolgreich, daß *er* im Januar 1946 in Herford zum CDU-Vorsitzenden in der Britischen Zone gewählt wurde. Und am 20. Oktober 1950 schließlich zum Parteichef für die ganze Bundesrepublik.

Da er für sie wertlos geworden war, hatten die Russen Andreas Hermes fallengelassen. Sein Nachfolger als Leiter der Ost-CDU wurde Jakob *Kaiser*, ein gelernter Buchbinder, der in der christlichen Gewerkschaftsbewegung aufstieg, sie seit 1921 in Berlin leitete und schließlich als Zentrums-Abgeordneter im Reichstag saß. Kaiser war Mitbegründer der Ost-CDUD, versuchte Hermes' Bemühungen fortzusetzen. Er berief im September 1947 eine »gesamtdeutsche« CDU-Tagung nach Berlin ein, aber nur Josef *Wililer* als Führer der bayrischen CDU und Karl *Arnold*, der Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen, kamen; Konrad Adenauer blieb demonstrativ fern. Die sowjetische Militärregierung hatte Oberst *Tulpanow* zu der Tagung entsandt. In einer Begrüßungsansprache hob er hervor, daß Molotow auf der Moskauer Außenministerkonferenz der Errichtung einer deutschen Zentralregierung zugestimmt habe; forderte er die CDU auf, sich weiterhin für die Einheit Deutschlands einzusetzen, »die niemand zu zerreißen wagen wird, wenn die Führer der deutschen Parteien sich richtig verhalten und das Volk auf die Teilungsfolgen aufmerksam machen. . .« Jakob Kaiser trat in seinem Hauptreferat für einen »>Konsultativrat« ein, der eine deutsche Zentralverwaltung vorbereiten und gesamtdeutsche Wahlen organisieren sollte - aber den lehnten nun Konrad Adenauer *und* der SPD-Führer Kurt Schumacher ab. Als die Russen sahen, daß auch Kaiser sich im Westen nicht durchsetzte, Icklen sie ihn ebenfalls fallen, und Kaiser wurde schließlich im

August 1949 Mitglied des Bundestages und Adenauers Minister für Gesamtdeutsche Fragen. Echten Einfluß auf die Entscheidungen der Bundesregierung gewann er nie.

Hermes selber war ¹⁹⁴⁷ zum Raiffeisenverband zurückgekehrt und 1947-54 Präsident des Deutschen Bauernverbandes. Er kämpfte weiter um die deutsche Einheit, gründete zusammen mit Rudolf *Nadolnji*, dem ehemaligen Botschafter in Moskau, den »Godesberger Kreis«, aus dem im Januar 1950 die »Gesellschaft für die Wiedervereinigung Deutschlands« entstand. Bei den Gründungsbesprechungen in Düsseldorf erklärte Hermes im August 1949 ausdrücklich, daß er einer deutschen Bundesregierung keineswegs entgegenarbeiten, sondern nur die deutsche Position stärken wolle. Konrad Adenauer aber lehnte »diese Art Hilfe« entschieden ab, und die CDU der West- und der Ost-Zone bekämpften sich auch weiterhin. ¹ 49 wollte z. B. der Theologieprofessor und Propst von Meißen, Hugo *Hickmann*, der CDU-Vorsitzender von Sachsen war, als Ostzonen-Redner auf dem von Professor Ulrich *Noack* in Rengsdorf in der Pfalz geplanten »Deutschland-Kongreß« sprechen. Jakob Kaiser aber veranlaßte den Ministerpräsidenten von Rheinland-Pfalz, *Altmeier*, die Zusammenkunft zu verbieten. Und alle Kontakte und Gespräche zwischen den getrennten Teilen Deutschlands wurden mehr und mehr verhindert. Als Andreas Hermes im Januar 1964 starb, war er ein enttäuschter, »an der Vernunft der Deutschen verzweifelnder« Mann.

Und im September 1964 starb auch Otto *Grotewohl*, der eine *gesamt*-deutsche sozialdemokratische Partei erhofft hatte, 1949 aber Ministerpräsident der DDR wurde. In Braunschweig 1894 geboren, hatte auch Grotewohl die Buchbinder-Lehre absolviert, zugleich jedoch die Leibniz-Akademie in Hannover besucht und Vorlesungen an der Berliner Hochschule für Politik gehört. Nach dem Ersten Weltkrieg Sparkassen-Beamter, war er 1920-25 als gemäßigter Sozialdemokrat Mitglied des braunschweigischen Landtages und später des Reichstages. 1921 - als nur Siebenundzwanzigjähriger - Minister für Inneres und Volksbildung in Braunschweig und 1923 Minister für Justiz und Inneres, war Grotewohl 1928-33 Präsident der Landesversicherungsanstalt. Von den Nazis abgesetzt, hielt er sich politisch im Hintergrund, wurde Kaufmann und Werbeleiter verschiedener Firmen und kam so ungeschoren durch das Dritte Reich und den Krieg. Zum Stadtkämmerer von Berlin-Schöneberg berufen, gründete Otto Grotewohl im Juni 1945 mit seinem Freund Erich *Gniffke* (der 1964 drei Wochen vor ihm in Westdeutschland starb) den

Berliner »Zentralausschuß der SPD«, wurde er im November Vorsitzender der Ostzonen-SPD.

Wie Hermes damals hoffte, von seiner »Reichsgeschäftsstelle« in der Berliner Jägerstraße aus eine gesamtdeutsche CDU schaffen zu können, so wollte Grotewohl mit Hilfe des »Zentralausschusses« in der Behrenstraße die »Reichsführung« der SPD übernehmen. Und wie Hermes wollte er seine Partei »erneuern«, schlug er schon im Juni 1945 die Verschmelzung der SPD und der KPD zu einer »Sozialistischen Einheitspartei« vor. Zwar wußte Grotewohl, daß da die SPD, die über ungleich mehr Wähler verfügte als die Kommunistische Partei Deutschlands, der »Blutspender« sein würde. Er wußte auch, daß die Ostzonen-Kommunisten, vor allem Walter *Ulbricht*, versuchen würden, mit Hilfe der Russen das Heft in die Hand zu bekommen. Aber Grotewohl hielt sich für klug genug, Herr der Partei zu bleiben und - da sie ja *gesamtdeutsch* sein sollte - den russischen Einfluß durch den anglo-amerikanischen zu paralysieren.

Walter Ulbricht sah das auch, lehnte deshalb eine SED vorerst ab und stimmte ihr erst zu, als im Herbst 1945 die Wahlen in Österreich bewiesen, daß die KP alleine keine Chance hatte.

Hatte Grotewohl kommunistische Gegner, so vor allem aber auch einen Gegenspieler in seiner eigenen Partei. Wie Hermes in Dr. Adenauer einen Rivalen fand, der eine bessere Ausgangsposition besaß und dem die weltpolitischen Entwicklungen zu Hilfe kamen; so Grotewohl in Kurt *Schumacher*, der im Oktober 1945 eine SPD-Führertagung in Hannover zustande brachte, dort eine westdeutsche SPD-Führung schuf, im Mai 1946 den Vorsitz der SPD in den drei Westzonen übernahm und von ¹⁹⁴⁹ bis zu seinem Tod im Jahre 1952 die Opposition im Bundestag führte.

1895 in Kulm in Westpreußen geboren, hatte Schumacher in München Volkswirtschaft studiert und war 1920 Redakteur der »Schwäbischen Tagwacht« geworden. 1930-33 im Reichstag, hatte Schumacher da keine Rolle gespielt, aber während die Parteigrößen emigrierten, kämpfte er im Untergrund weiter. Er wurde verhaftet, hielt es zehn Jahre lang in Konzentrationslagern aus und wurde da, nicht von ungefähr, zum wilden Hasser. 1945 war Schumacher ein schwerkranker Mann. Er hatte im Ersten Weltkrieg einen Arm verloren und nun fehlte ihm auch ein Bein.

war teilweise gelähmt, mußte oft wochenlang im Bett bleiben. Schumacher lebte durch pure Willenskraft. Er war totenbleich, sein Mund verzerrt. Aber er riß seine Anhänger durch fanatische Ehrlichkeit und Kompromißlosigkeit mit.

llante Grotewohl ein Bündnis mit den Kommunisten und, wie

Hermes, ein neutrales Deutschland, so war Schumacher stets ein Gegner der Kommunisten. Überdies haßte er die Russen, dachte über sie wie Karl Marx, der am 21. April 1853 in der »Oder-Zeitung« geschrieben hatte: »Der Pan-Slawismus setzt es sich zum Ziel, das zu vernichten, was in Jahrtausenden geschaffen wurde. Dieses Ziel kann er aber nur erreichen, wenn er die Türkei, Ungarn und einen Teil Deutschlands von der Landkarte Europas ausradert. Es bleibt uns da nur die Alternative: Entweder unterwerfen wir uns einer slawischen Sklaverei, oder wir müssen für immer das Zentrum dieser Offensive zerstören, nämlich Rußland.« Schumacher war also wie Dr. Adenauer »west-orientiert«. Nur forderte er statt engem Zusammengehen mit Frankreich möglichst gute Beziehungen zu England, weil ihm die Labour Party und die deutsche SPD als »die einzigen politischen Mächte, die Demokratie und Sozialismus zu verschmelzen vermögen«, erschienen und auch, weil er in England ein Gegengewicht gegen die Sowjetunion und gegen die USA sah. Und auch Schumacher war bereit, für eine deutsche »West-Integration« Opfer zu bringen, denn er lehnte die Ideen von Ferdinand Lassalle ab, der im Programm seines »Allgemeinen Deutschen Arbeitervereins« am 23. Mai 1863 gefordert hatte: »... Vereinigung aller deutschen Stämme zu einer innerlich und organisch durchaus verschmolzenen Staatseinheit, durch welche allein das deutsche Volk einer glorreichen nationalen Zukunft fähig werden kann: durch Einheit zur Freiheit!«

Obwohl sie beide Sozialdemokraten waren, hatten Grotewohl und Schumacher also ganz verschiedene politische Anschauungen, und sie waren sich auch persönlich alles andere als sympathisch: Grotewohl stieß Schumachers Fanatismus und sein gestikulierendes Geschrei ab. Schumacher mochte Grotewohl nicht, weil der stets ruhig und korrekt blieb - und angeblich »Pajoks« annahm, russische Geschenkpakete. Und so kam es zur Spaltung der deutschen Sozialdemokratie, zum Ende der »Sozialdemokratischen Partei Deutschlands«, denn wenn die im Westen auch weiter so heißt, in der DDR gibt es nur die SED, die Otto Grotewohl am 30. April 1946 mit Wilhelm Pieck gründete.

Schauplatz war der Berliner Admiralspalast. Beethovens Fidelio-Ouvertüre wurde gespielt, dann traten Pieck von links und Grotewohl von rechts auf die blumengeschmückte Bühne und schüttelten sich unter tosendem Beifall die Hände. Sagten: »Wir kamen, um uns in der Mitte zu treffen!« Aber bei der Mitte blieb es nicht lange. Schumacher brach die Beziehungen zu den Ostzonen-Genossen ab. Grotewohl war so gezwungen, sich mit den Russen

alleine ins Benehmen zu setzen. Mit Pieck Vorsitzender der SED, entwarf er zwar eine Verfassung für einen künftigen *gesamtdeutschen* Staat, wurde aber schließlich Ministerpräsident des Teilstaates, den die Russen gründeten.

Und zu dem trug auch nicht wenig bei, daß das alliierte »Kleinholzmachen« sich nicht auf Banken und Montankonzerne beschränkte, sondern auch auf die Gewerkschaften angewendet wurde. Hans Böckler und Viktor Agartz planten 1945 eine Einheits-Gewerkschaft, die Arbeiter, Beamte und Angestellte ganz Deutschlands zusammenfassen und von einem zentralen Bundesvorstand geleitet werden sollte. Aber am 30. November 1945 erhielten sie ein Schreiben ihrer britischen Kollegen, in dem das selbst für Nordrhein-Westfalen abgelehnt wurde, und Morgan Philipps sagte: »Wir sind beunruhigt über euren Wunsch, eine Einheitsgewerkschaft zu errichten..., denn in der Praxis würde das bedeuten, daß alle wirksame Macht letztlich bei einer kleinen Gruppe von Männern an der Spitze liegt. ...« Morgan Philipps schlug die gleiche Struktur vor, die - vor allem auf Drängen der Franzosen - auch dem Alliierten Kontrollrat als »einzig annehmbar« erschien, und so wurden am 7. Dezember 1945 unter Aufsicht von sechs Offizieren der britischen Militärregierung in Düsseldorf »autonome« Industriegewerkschaften gegründet, wurde die deutsche Arbeiterschaft u. a. in Bergleute und Metallarbeiter und Bauarbeiter aufgespalten. Nominelle Spitze der einzelnen Gewerkschaften wurde zwar der DGB. Aber hatte Böckler für den *aller* Gewerkschaftsbeiträge gefordert, so bekam er (damals) nur hatte er schon materiell keine Wirkungsmöglichkeit. Und politisch war er von vornherein durch seine Zusammensetzung und die Abstimmungsprozedur gelähmt.

Verhinderten die Labour Party und die britischen Gewerkschaften eine zentralgelenkte deutsche Gewerkschaftsbewegung, so wurde die auch systematisch durch die amerikanischen Gewerkschaften AFL und CIO »unterwandert«. Die eröffneten unter der Leitung von Charles Rutz und dem ehemaligen Kommunisten Irwin Brown »Deutschland-Büros«, die eng mit dem »Labour Office« der amerikanischen Militärregierung im Frankfurter IG-Haus zusammenarbeiteten. Die Amerikaner verteilten CARE-Pakete an die deutschen Gewerkschaftsführer, organisierten deren Reisen in die USA, druckten Broschüren in Millionenaufgaben und zahlten (Viktor Agartz zufolge) dem Zentralorgan des DGB, der »Welt der Arbeit«, einen Jahresbeitrag von einer Million Mark. Die Amerikaner waren auch die Hauptfinanzierer der »Hauptabteilung Ausland« des DGB, die Ludwig Rosenberg leitete, und schleusten

ihren Offizier Hans *Jahn* in die deutsche Gewerkschaftsbewegung (während Rosenberg und Werner *Hansen* von den Engländern kamen und rasch führende Rollen spielten, obwohl sie Hans Böckler beide völlig unbekannt waren). Steilvertretender Chefredakteur der »Welt der Arbeit« wurde Otto *Stolz*, der Redakteur am amerikanischen Amtsblatt gewesen war und von Walter *Freitag* stets nur »dieser Agent« genannt wurde.

Auch von seiten der Gewerkschaften war also eine gesamtdeutsche Politik nicht zu erwarten, die deutsche Arbeiterbewegung teils nicht in der Lage, teils nicht willens, der deutschen Teilung entgegenzuwirken. Und »das deutsche Volk«?

Drei Uhr nachmittags, am . Mai 1955: Vor dem Bonner Palais Schaumburg präsentiert ein Zug des Bundesgrenzschutzes das Gewehr. Von Journalisten und Photographen umgeben, tritt Bundeskanzler Dr. Adenauer vor ein Mikrophon und verliest eine Proklamation »an das deutsche Volk diesseits und jenseits des Eisernen Vorhanges«, die mit den Worten beginnt: »Heute, fast zehn Jahre nach dem militärischen und politischen Zusammenbruch des Nationalsozialismus, endet für die Bundesrepublik die Besatzungszeit. Mit tiefer Genugtuung kann die Bundesregierung feststellen: Wir sind ein freier und unabhängiger Staat. Was sich auf der Grundlage wachsenden Vertrauens seit langem vorbereitete, ist nunmehr zur rechtsgültigen Tatsache geworden: Wir stehen als Freie unter Freien, den bisherigen Besatzungsmächten in echter Partnerschaft verbunden . . .« Tosender Jubel? Vom freigewordenen »deutschen Volk« sind siebzehn Passanten anwesend, die vor dem geschlossenen Gittertor des Palais Schaumburg stehen und die von Dr. Adenauers Rede wenig hören, weil für sie kein Lautsprecher installiert wurde. Immerhin sehen sie, wie »im Namen des Personals des Bundeskanzleramtes« Dr. Adenauer ein Strauß Rosen überreicht wird. Sie hören das Deutschlandlied, das eine Polizeikapelle spielt, und sehen schließlich die schwarzrotgoldene Fahne mit dem Bundesadler hochsteigen. Sie hören den »Regimentsgruß« und sehen die Kapelle stadtwärts ziehen, und wenn sie das Gefühl haben, hier und jetzt beginne ein neuer Abschnitt der Geschichte und sie seien dabeigewesen, so zeigen diese siebzehn Deutsche es nicht. Ihr Staat ist gerade »souverän« geworden. Aber ob sie wissen, was »souverän« heißt? Das Allensbacher Institut für Demoskopie hatte im Herbst 1952 gefragt: »Wissen Sie, was nationale Souveränität bedeutet?« Von 200 Befragten sagten 53 ehrlich »Nein«. 470/1 wußten es angeblich. Aber die definierten »Souveränität« z. B. folgendermaßen: »Wenn dem Staat alles gehört.« - »Ein Ausdruck der Nazis.« - »Wenn ich

ein Deutscher bin, habe ich deutsche Souveränität.« Da gab es noch Haarsträubenderes. Aber da wurde »Souveränität« auch mit »Unser Bündnis mit dem Westen« erklärt, und ob das wirklich so falsch war?

Löste Westdeutschlands Einreihung unter die »Freien« keinerlei Volksbegeisterung aus, so hatten die Beratungen und Beschlüsse des »Parlamentarischen Rates«, der seit dem i. September 1948 in der Aula der Bonner Pädagogischen Akademie tagte, noch weit weniger das Interesse der Betroffenen zu erregen vermocht. Und keineswegs nur, weil damals die Tagessorgen noch sehr groß waren. Sondern weil »der Mann auf der Straße« auf den ersten Blick sah, daß ihm das neue »Grundgesetz« Dinge versprach, die eine deutsche Regierung damals nicht einhalten konnte. Da steht z. B. unter Artikel 13,1: »Die Wohnung ist unverletzlich.« Und jedermann wußte, daß Wohnungen nach wie vor binnen Stundenfrist geräumt wurden, wenn die Besatzer sie brauchten. Da lautet Artikel ix,i: »Alle Deutschen genießen Freizügigkeit im ganzen Bundesgebiet.« Und Millionen erlebten am eigenen Leib, was es hieß, eine Zuzugsgenehmigung, Aufenthaltserlaubnis und Unterkunft in einer anderen Ortschaft zu erlangen. Da befiehlt Artikel 12,2: »Niemand darf zu einer bestimmten Arbeit gezwungen werden.« Aber Deutsche standen noch Jahre später vor britischen Militärgerichten, weil sie sich weigerten, an der »Demontage« ihrer eigenen Arbeitsplätze teilzunehmen.

War das »Grundgesetz« bei seinem Inkrafttreten reine Zukunftsmusik, so aber in seinen politischen Überlegungen völlig der Vergangenheit zugewandt. Es wurde im Geist von Generälen geschaffen, die mit ihren strategischen Plänen stets den letzten - verlorenen - Krieg gewinnen, sucht »Katastrophen wie die von 1930-3 3« zu verhüten, indem es das Volk soweit wie nur möglich entmündigt: In der Weimarer Republik wurde der Reichspräsident vom ganzen Volk gewählt. Der Reichspräsident ernannte und entließ den Kanzler; konnte den Reichstag auflösen; konnte Gesetze, die das Parlament beschlossen hatte, zum Volksentscheid stellen. Er besaß noch zahlreiche andere Befugnisse und besaß so echte Macht. Die wurde ihm vom »Parlamentarischen Rat« genommen und dem Regierungschef übertragen: Der Bundespräsident wird nicht länger vom Volk, sondern von den Abgeordneten des Bundestages und Delegierten der Landtage gewählt. 1)er Bundespräsident schlägt den Kanzler vor, aber er kann ihn nicht entlassen. Er muß Gesetze, die der Bundestag beschlossen hat, unterschreiben. Und Volksentscheide (wie sie u. a. die Grundlage der Schweizer Demokratie bilden) gibt es überhaupt nicht mehr.

Das »deutsche Volk« hatte also nicht nur wenig Lust, sondern auch wenig praktische Möglichkeiten, seine Meinungen zur Geltung zu bringen. Einzig und allein in den Händen seiner parlamentarischen Vertreter liegt die »politische Willensgestaltung« - und einmal gewählt, tun Abgeordnete bekanntlich eher das, was ihnen der Parteivorstand vorschreibt, als das, was ihre Wähler bewegt. Deutschland war von 1949 bis 1963 eine »Kanzler-Demokratie«, und, wenn nötig, auch keine Demokratie, denn als z.B. im März 1963 klar wurde, daß bei einer Abstimmung über das Röhrenembargo die Regierung unterliegen werde, verließen CDU und CSU den Sitzungssaal und machten so den Bundestag beschlußunfähig.

Politisch wirksam zu werden, setzt entsprechendes Wissen voraus - und sich das in der Bundesrepublik zu verschaffen, kann so gefährlich werden wie nur irgendwo sonst: In der »Zeit« vom 14. Dezember 1963 stellte Oberlandesgerichtspräsident Richard Schmid z. B. fest, daß »wegen Versuches der Ausspähung strafbar ist, wer sich Kenntnisse von Tatsachen beschaffen will, die zwar nicht wirklich existieren, aber im Falle ihrer Existenz geheimhaltungsbedürftig wären, und deren Existenz vom Täter für möglich gehalten wird«. So entschied ein Oberlandesgericht der Bundesrepublik im Jahre 1959. Und ein anderes ist der Meinung, daß »die Absichten einer politischen Partei in der Bundesrepublik, ihre Einstellung zu außenpolitischen Fragen und die allgemeine Stimmung in einer Partei unter Berücksichtigung der politischen Lage geheimhaltungsbedürftig, also ein Staatsgeheimnis, sein können«. Parteiabsichten »auszuspähen«, unterläßt der deutsche Bürger also besser. Und das hätte unter Adenauer ja auch wenig Zweck gehabt, denn der erklärte: »Der Kanzler muß die Partei führen, nicht umgekehrt. Er war Regierungschef, Parteichef und bis 1955 sein eigener Außenminister, und da er für Winston Churchill (wie dieser 1953 im Unterhaus sagte) auch »der klügste deutsche Staatsmann seit Bismarck« war ... Für die »New York Times« allerdings war er 1957 nur »ein Mann großer Prinzipien, aber begrenzter Erfahrung, eher ein Politiker, der Wahlen gewinnt, als ein Staatsmann«.

Und unübertroffen charakterisierte der Londoner »Observer« die Adenauer-Ara, als er während des Kanzlerbesuches in England im April 1958 schrieb: »Im Jahre 1949 war Dr. Adenauer in den Augen seiner Landsleute noch nicht mehr als *ein* Politiker unter vielen. Vier Jahre später hatte er bereits einen festen Platz in der Reihe der >Großen Männer< Deutschlands - in jener absonderlichen Ehrengalerie mythenverbrämter, überlebensgroßer Führer- und Vatergestalten also, ohne die sich die Deutschen niemals ganz

wohl und glücklich fühlen. Und diesen Rang hat er bis heute behalten, dank der hemmungslosen Bewunderung seiner Anhänger und der Unfähigkeit seiner Gegner.«

»Adenauers Vorgänger in dieser Position war Adolf Hitler, was freilich nicht besagen soll, daß es irgendwelche persönliche Ähnlichkeiten zwischen beiden gibt. Im Gegenteil, es sind schwerlich zwei verschiedenere Charaktere denkbar, doch die Verehrung, deren sich Dr. Adenauer heute in Westdeutschland erfreut, gleicht durchaus der Bewunderung, die dem Scheusal Hitler entgegengebracht wurde. Auch die Ursachen dieser Verehrung sind dieselben - vermeintliche wirtschaftliche und außenpolitische Wundertaten - und ebenso die Verehrer..

»Die Basis der politischen Stärke Dr. Adenauers hat sich in den letzten Jahren allmählich verschoben. Anfangs lag sie im Ausland, in seiner tief wurzelnden Übereinstimmung mit den Hauptzielen der westlichen Politik; erst die diplomatischen Erfolge, die sich allmählich aus dieser Haltung ergaben, verschafften ihm in Deutschland Ansehen und Einfluß. Heute scheint Dr. Adenauers Stellung in Westdeutschland unangreifbar zu sein; bei den letzten Bundestagswahlen erhielt er eine größere Mehrheit als Hitler im Jahre 1933.« - »Im Ausland dagegen sind die Quellen seiner politischen Stärke nicht mehr ganz das, was sie waren. Dr. Adenauers Westdeutschland ist ein Geschöpf des Kalten Krieges. Und je mehr der Westen, von der Vision totaler atomarer Vernichtung geplagt, nach Wegen sucht, den Kalten Krieg zu beenden und sich global mit Rußland zu arrangieren, desto weniger bleibt von der Harmonie übrig, die einst zwischen Dr. Adenauer und seinen westlichen Alliierten bestand ...« - »Es wäre ungerrecht, Dr. Adenauer irgendwelcher kriegsrischer Absichten zu verdächtigen. Aber die Spannung zwischen Ost und West ist sozusagen ein Teil des Fundaments seines politischen Lebenswetkes, und er möchte sein Lebenswerk nicht gefährdet sehen. . Seitdem 16. Oktober 1963 ist Konrad Adenauer bekanntlich nicht länger deutscher Bundeskanzler. Aber für die Bonner Politik gilt leider noch immer, was der »Observer« 1958 schrieb. »Kriegsrische Absichten« hat wohl auch heute kein führender Deutscher. Aber für die »West-Integration« ist die SPD nicht anders als die CDU/CSU. Die NATO ist ihnen beiden heilig, und die ist ein Militärbündnis, das nur Sinn hat, wenn man Kriege für möglich hält.

Als 1948-49 die Bundesrepublik und die NATO geplant und gegründet wurden, schien ein Krieg zwischen den Siegern des Zweiten Weltkrieges nicht nur möglich, sondern wahrscheinlich:

Da gab es die Berlin-Blockade und den Prager Staatsstreich, und da hieß es in den USA ganz offen: »Jetzt -oder nie!«, denn damals besaßen die Amerikaner noch weit mehr Atombomben als die Russen, war ihre wirtschaftliche Überlegenheit enorm, und da bestand noch die Möglichkeit, einen Großkrieg zu überleben. Konrad Adenauer war von einem »Dritten Weltkrieg« und vom Sieg der Amerikaner überzeugt. Er nahm deshalb von Anfang an klar Stellung für den Westen und gegen den Osten. In der Unzweideutigkeit der West-Orientierung Deutschlands liegt der Hauptunterschied zwischen der Weimarer Republik und der Bundesrepublik - und die Ähnlichkeit der Bonner Politik mit der des geschlagenen Kaiserreiches: Als 1918 der Zusammenbruch deutlich wurde, suchte Berlin den rettenden Ausweg in einer Frontbildung mit den West-Alliierten gegen den Bolschewismus. Kaiser Wilhelms Wirtschaftsberater Albert *Ballin* rief dazu auf, »gemeinsam die wirtschaftlichen Werte des Ostens als gemeineuropäisches Interesse der Wirtschafts- und Finanzkreise für Europa zu sichern«. Nur ging der Westen auf diese Pläne nicht ein.

Und auch Konrad Adenauer hatte es sehr schwer, als er unter den amerikanischen Atomschirm zu kommen trachtete. Denn Deutschland hatte ja nun noch weit weniger zu bieten als 1918. Wirtschaftlich praktisch überhaupt nichts. Und militärisch im Grunde noch weniger, denn es war ja nun total entmilitarisiert und sein Rüstungspotential vernichtet.

Aber mußte das so bleiben? Als Konrad Adenauer am 15. September 1949 vom Bundestag mit *einer* Stimme Mehrheit zum Bundeskanzler gewählt wurde - mit seiner eigenen, wie er offen zugab, »weil es Heuchelei gewesen wäre, wenn ich nicht für mich selber gestimmt hätte, wo ich doch zur Annahme der Wahl entschlossen war« -, ergab eine Repräsentativ-Rundfrage, daß von 100 Deutschen nur acht jemals von ihm gehört hatten. In Politikerkreisen war er weniger unbekannt, aber außer Robert *Pferdmenges*, der sein einziger Freund war und blieb, wußten wohl nur sehr wenige mehr über Adenauers Ansichten und Pläne als er selber sagte. Und Grundtenor des von ihm verkündeten Kanzlerprogramms war: »Deutschland - ein Hort des Friedens 1« Schon am 1. Januar 1947 z. B. hatte Dr. Adenauer erklärt: »Wir sind einverstanden damit, daß wir völlig abgerüstet werden, daß unsere reine Kriegsindustrie zerstört wird und daß wir nach beiden Seiten hin einer langen Kontrolle unterworfen werden. Ja, ich will noch weiter gehen. Ich glaube, daß die Mehrheit des deutschen Volkes damit einverstanden wäre, wenn wir, wie die Schweiz,

völkerrechtlich neutralisiert würden . . .« Konrad Adenauer antwortete nach seiner Wahl am 15. September 1949 auf die Frage der Agentur »France-Presse«: »Glauben Sie, daß der Beitritt Deutschlands zum Atlantik-Pakt möglich oder wünschbar sei?« mit einem klaren »Nein«, sagte: »Ein Beitritt zum Atlantik-Pakt setzt eine bewaffnete Nation voraus. Deutschland ist abgerüstet. Außerdem hat es während des Krieges riesige Verluste an Menschen und Reichtümern erlitten . . ., und wir haben nicht den Wunsch, unser Volk einer neuen, blutigen Prüfung auszusetzen. Diejenigen, die uns entwaffnet haben, besitzen die moralische Pflicht, über unsere Sicherheit zu wachen und uns gegebenenfalls zu verteidigen . . .«

Konrad Adenauer schloß am 22. November 1949 das »Petersberg-Abkommen« mit den Hochkommissaren, dessen Absatz III lautet: »Die Bundesregierung erklärt ihre feste Entschlossenheit, die Entmilitarisierung des Bundesgebietes aufrechtzuerhalten und mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln die Neubildung eigener Militärstreitkräfte zu verhindern . . .« Der Bundeskanzler sagte am 4. Dezember 1949: »Es muß ein für allemal in der Öffentlichkeit klargestellt werden, daß ich prinzipiell gegen eine Wiederbewaffnung der Bundesrepublik Deutschland und gegen eine Wiedererrichtung einer deutschen Wehrmacht bin . . .«

Aber Konrad Adenauer widersprach auch nicht, als ihn Kai-Uwe von *Hassel* als Verteidigungsminister am 12. Oktober 1963, als er in Wunstorf durch eine »Große Feldparade« geehrt wurde, »Schöpfer und Vater der Bundeswehr« nannte. Im Gegenteil, er nannte da die Bundeswehr selber den »sichtbaren Ausdruck des Wiederaufbaus Deutschlands, der Wiederherstellung der Ordnung und Beweis der Eingliederung unseres Vaterlandes in die Front freier Völker«. Denn diese Bundeswehr war ja schließlich der Preis gewesen, den Adenauer für die West-Integrierung Deutschlands bezahlte. Der »deutsche Militarismus« war das einzige Atout, das er 1948/49 besaß. Nichts hatte das geschlagene Deutschland damals den Siegern zu bieten - außer der Kampfkraft von Millionen, die gewohnt waren, Kommandos zu befolgen - gleich, wer sie gab. Konrad Adenauer sah die Zeichen der Zeit: Schon 1948 hatte das norwegische Parlament den Friedens-Nobelpreis nicht verteilt, weil nur mehr von Krieg die Rede war. Während Dr. Adenauer sich gegen jede Wiederbewaffnung aussprach, schlug - im September 1949 - der amerikanische Volksvertreter *Poage* vor, »die härtesten Kämpfer der alten Wehrmacht unter amerikanischem Kommando zu 25 Divisionen zusammenfassen und so jeden Sowjetangriff von vorneherein abzuschrek-

ken. Denn wirklich Angst haben die Russen nur vor den Deutschen.« Da kam es am z. Juni 1950 zum Korea-Krieg - und der war Konrad Adenauers Chance, »Anschluß an den siegreichen Westen« zu finden: Ohne seine Minister (und natürlich schon gar nicht das Parlament) zu befragen, richtete der Kanzler am 29. August 1950 ein Memorandum an die Hochkommissare, in dem er »deutsche Kontingente für eine westeuropäische Armee« anbot. Denn Konrad Adenauer wußte: Soldaten brauchten die Westalliierten dringend. Soldaten unter deutschem Kommando wollte niemand. Soldaten unter fremdem Kommando jedoch...

In Deutschland verursachte dieses Angebot Adenauers den Rücktritt eines, aber eben nur eines, seiner damals sechzehn Minister, des Innenministers Gustav *Heinemann*, eines Essener Anwalts und Krupp-Verteidigers, der ¹⁹⁴⁵⁻⁴⁹ Vorstandsmitglied der Rheinischen Stahlwerke gewesen war.

In den USA war die Reaktion »überwiegend positiv«, und bereits am 28. Oktober ¹⁹⁵⁰ schlug die amerikanische Regierung den zwölf Ministern, die damals den Atlantischen Verteidigungsrat bildeten, die deutsche Wiederbewaffnung vor, weil diese »essentiell für die amerikanische Verteidigung« geworden sei. Es gab noch viele Wenn und Aber. Auch die Franzosen gaben jedoch schließlich nach, denn am z. Juli 1952 trat ja der Montanunionsvertrag in Kraft, und so konnte Robert Schuman sagen: »Jetzt kann man die Deutschen wiederbewaffnen, ohne zugleich auch Deutschland wieder zu bewaffnen.« Und so wurde aus dem 1951 gegründeten »Bundesgrenzschutz« die Bundeswehr, erhielt die Bundesrepublik am ^{5.} Mai ¹⁹⁵⁵ die Wehrhoheit und wurde sie am ^{9.} Mai als fünfzehntes Mitglied in die NATO aufgenommen.

Natürlich erforderte das eine Abänderung des Grundgesetzes, aber die erste nahm der Bundestag mit 334 gegen 144 Stimmen bereits am 26. Februar 1954 an. Zwei weitere folgten, und binnen dreier Jahre wurden vierzig Wehrgesetze erlassen, darunter am 7. Juli 1956 jenes, das die allgemeine Wehrpflicht einführte. Alles ging glatt, denn wie es Bundeskanzler Adenauer formulierte: »Schließlich kam es ja nur darauf an, ob man einen deutschen oder einen russischen Wehrpaß haben wollte ...

Natürlich halfen auch die Alliierten bei der neuen »Umerziehung«: Sollte Deutschland vor kurzem noch »für ewige Zeiten« entmilitarisiert werden, so wurde nun der deutschen Bevölkerung suggeriert, »zehn Prozent des Sozialprodukts als gerechten Beitrag der Bundesrepublik zur Verteidigung der westlichen Welt« zu betrachten.

Solch eine »Pauschale« lehnten zwar Finanzminister Schäffer wie

alle deutschen Wirtschaftsgremien einhellig ab. Ludwig Erhard aber konnte es, wie er bereits im Dezember 1950 auf der Tagung des hessischen Groß- und Außenhandels in Frankfurt sagte, »nicht schrecken«, und Bundeskanzler Adenauer schreckte es noch viel weniger. Und nicht nur zu Geldopfern waren bald viele Deutsche wieder bereit: Da wurde z. B. im November 1958 in der Zieten-Kaserne in Göttingen eine Diskussion über »Die Grundlagen der Menschenführung in der Bundeswehr« abgehalten. Dabei wies ein Lehrer aus Hildesheim darauf hin, daß es eine Auseinandersetzung zwischen Deutschen geben könne. Und Hauptmann Dr. *Kißling* antwortete: »Dem Soldaten der Bundeswehr, der Freiheit und Menschenwürde verteidigt, muß jeder, der an seiner Seite steht, ob Amerikaner oder Franzose, näher stehen als der auf der anderen Seite. Das andere ist nationalistisches Denken, das wir nicht mehr mitmachen können. .

Und so kam es schließlich zu der Pariser UPI-Meldung vom 16. Dezember 1964, die lakonisch feststellte: »Die militärischen Stabschefs der Atlantikpakt-Staaten prüfen gegenwärtig einen deutschen Vorschlag, die Zonengrenze in Deutschland durch einen Riegel von Atom-Minen auf westdeutschem Boden gegen einen Angriff von Osten her zu sichern. Wie in Paris aus Kreisen der NATO-Konferenz verlautet, wurde dieser Vorschlag vom Generalinspekteur der Bundeswehr, General *Trettnur*, vorige Woche in einer Sitzung des Militärausschusses der Atlantikpakt-Organisation vorgetragen. . . « Die Organisation stimmte nicht zu. Und auch daß Deutsche je auf Deutsche schießen müssen, kann vielleicht vermieden werden. Aber die Personalstärke der Bundeswehr wurde von 5200 im April 1956 auf 404000 im September 1963 gebracht, und Westdeutschlands militärischer NATO-Beitrag ist seither der bedeutendste nächst dem der USA. Die Ausgaben des Bundesverteidigungsministeriums stiegen von ⁹⁵ Millionen Mark im Jahre 1955 auf 19,3 Milliarden 1964; insgesamt wurden während dieser ersten zehn Jahre »Wiederbewaffnung« 98,3 Milliarden ausgegeben - oder weit mehr als das Doppelte dessen, was Molotow 1947 für die »Freigabe« der Zone forderte. Zehn Milliarden Dollar, das kostet nun die Bundeswehr binnen zwei Jahren - und dieser Preis der »West-Integrierung« beginnt sich auszuwirken: das »Japan-Wunder« beginnt das »Deutsche Wunder« in den Schatten zu stellen. Denn Japan gab den Vorsprung, den ihm, wie Deutschland, die Entmilitarisierung brachte, *nicht* auf. Nur ⁷% der Gesamt-Staatsausgaben dienen hier Verteidigungszwecken, während es in der Bundesrepublik 1965 bekanntlich 32%, waren. Japan unterhält insgesamt 172000 Mann

Militär, obwohl es um 42 Millionen mehr Japaner als Westdeutsche gibt; es kam so 1965 mit einem Achtel der deutschen Wehrmachtskosten aus. Es investiert dafür weit mehr als wir in seinem Schulwesen. Hat nun die höchste Industrie-Investitionsrate der Welt. Konnte so die Bundesrepublik z. B. auch vom dritten auf den vierten Platz unter den Welt-Stahlproduzenten zurückdrängen.

Natürlich spielen bei Japans Wirtschaftserfolgen wie bei den Deutschen vielerlei Faktoren eine Rolle. Aber der entscheidendste Unterschied zwischen dem besiegten Japan und dem besiegten Deutschland ist doch wohl, daß die Japaner den fundamentalen Unterschied zwischen Kriegen gestern und Kriegen heute erkannten - und die Deutschen anscheinend nicht. Und ob das nur an Hiroshima und Nagasaki liegt? Die wurden 1945 bekanntlich »ausgelöscht«. Aber auch Tokio war damals so gut wie völlig zerstört, und die Luftangriffe kosteten Japan, statt wie Deutschland etwa ein Zehntel, mehr als ein Drittel seiner Industriekapazität. Japans Wirtschaftsraum wurde durch den Zweiten Weltkrieg von 681 000 auf 370 000 Quadratkilometer verringert. Es verlor all seine Kolonien, verlor die reichsten seiner Fischgründe und verlor seine Flotte. Aber auch Japan gab nicht auf: Durch Geburtenkontrolle wurde die jährliche Bevölkerungszunahme von zwei auf eine Million herabgedrückt. Die Landwirtschaft nahm vier Millionen Arbeitslose auf, legte Buchten trocken, entsumpfte Moore, und obwohl Japan überaus gebirgig ist, hier nur ein Sechstel der Fläche landwirtschaftlich genutzt werden kann und obwohl nun schon hundert Millionen Japaner sattgemacht werden müssen, wird der Nahrungsmittelbedarf zu acht Zehnteln im Lande selber gedeckt. Denn statt Fleisch ißt der Japaner Fisch, und seit 1948 gehört Japan wiederum - wie schon vor dem Krieg - zu den führenden Fischfang-Nationen der Welt, wird seit 1963 um nur wenig von Peru übertroffen. Da steht Japan mit rund 11 Millionen BRT Handelsschiffsraum aber auch schon wieder an der fünften Stelle der Schiffahrtsnationen. Weit vor der Sowjetunion mit ihren 7 Millionen und weit auch vor der Bundesrepublik. Und bis 1980 soll die japanische Tonnage - dem Verkehrsminister Matsuura zufolge - vervierfacht werden, weil Japans Importe dann voraussichtlich 550 Millionen Tonnen betragen, die Hälfte dessen, was in den ersten Nachkriegsjahren die gesamte Welthandelsflotte transportierte. Denn wie Japan nur sehr wenig Ackerland besitzt, besitzt es keine nennenswerten Rohstoffe, und seine Stahlindustrie z. B. ist für ihre Versorgung zu 80%, auf Eisenerzimporte angewiesen, muß die Hälfte der benötigten Kokskohle und drei

Zehntel allen Schrotts im Ausland kaufen. Und so wird Japan auch als Rohstoffkäufer zum Konkurrenten, mit dem gerechnet werden muß.

Heute allerdings ist noch Westdeutschland der größte Rohstoffkäufer der Welt, importieren wir z. B. jährlich etwa 37 Millionen Tonnen Eisenerz - oder das Dreifache der Eigenförderung. Da werden für Rohöl und Mineralölprodukte fast fünf Milliarden DM jährlich ausgegeben, mit 51,3 Millionen Tonnen Rohöl das Siebenfache der eigenen Erzeugung eingeführt. Da in Westdeutschland statt des Weltdurchschnitts von etwa einem Hektar pro Kopf nur 0,3 Hektar Nutzfläche pro Einwohner zur Verfügung stehen (und die deutsche Landwirtschaft so reichlich subventioniert wird, daß sie ungleich weniger intensiv wirtschaftet als die japanische), müssen des Nahrungsmittelbedarfes importiert werden - und all das bedeutet genau das, was Robert Schuman voraussagte: Bewaffnet sind eine halbe Million Deutsche. Nicht aber Deutschland.

Nicht nur im »Fall des Falles«, sondern wann immer es Deutschlands »Verbündeten« gefällt, können Deutschlands Panzer und Flugzeuge immobilisiert werden. Ganz abgesehen davon, daß bisher noch kein NATO-Manöver die Sicherheit der europäischen Übersee-Zufuhren erwies. Und da wir Synthese-Werke wie im Zweiten Weltkrieg nicht mehr haben...

Auch wenn der Selbstmord eines Nuklear-Krieges vermieden werden kann, ist es also keineswegs sicher, daß die deutsche »Wiederbewaffnung« sinnvoll war. Bestimmt aber verhinderte sie jeden Ausgleich mit dem Osten.

Und liegt zwischen Deutschland und den USA der Ozean (den von U-Booten freizuhalten schon in der Vor-Atom-Ära unmöglich war), so zwischen Deutschland und der Sowjetunion bekanntlich nur ein schmaler Landstreifen und dazu Staaten, deren Furcht vor Deutschland genügt, um sie an die Sowjetunion zu binden, auch wenn ihre Völker keinerlei Sympathien für den Kommunismus haben.

Zwar kommt es auf die Geographie alleine nicht an. Auch nicht alleine auf die Zahl der Menschen. Aber die zu ignorieren ist nichtsdestoweniger lebensgefährlich, und so gehört ein gutes und womöglich freundschaftliches Verhältnis zu Rußland zu den Grundlagen der deutschen Existenz. Das wußten der Freiherr vom Stein oder Yorck von Wartenburg so gut wie Bismarck, die Grafen Rantzau und von der Schulenburg so gut wie Botschafter Kroll. Und daß es ohne Einverständnis Moskaus keine deutsche Wiedervereinigung geben kann, müßte jedermann klar sein. Und

ob dieses Einverständnis, wie behauptet wird, »nie« zu erlangen war? Und ob es nicht noch immer zu erlangen wäre? Die sowjetische Deutschland-Politik ist dokumentarisch einfach zu rekonstruieren, und die Tatsachen sind da folgende: Auf der Warschauer Außenministerkonferenz der Ostblock-Staaten im Juni 1948 wird die Einsetzung einer provisorischen gesamtdeutschen Regierung beschlossen, mit der ein Friedensvertrag zustande kommen soll.

Auf der Konferenz der Ostblock-Staaten in Prag im Oktober 1950 wird die Schaffung eines gesamtdeutschen konstituierenden Rates befürwortet, der die Bildung einer gesamtdeutschen, souveränen, demokratischen und friedliebenden provisorischen Regierung vorzubereiten hat.

Die Sowjet-Note vom 10. März 1952 schließlich sieht vor: Deutschland wird als einiger Staat wiederhergestellt. Der Teilung Deutschlands wird ein Ende gesetzt, und das geeinte Deutschland erhält die Gelegenheit, sich als unabhängiger, demokratischer und friedliebender Staat frei zu entwickeln. Alle Streitkräfte der Besatzungsmächte werden spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten des Friedensvertrages aus Deutschland zurückgezogen. Deutschland wird eine eigene, nationale Wehrmacht erlaubt, Land-, Luft- und Marine-Streitkräfte, soweit sie zur Landesverteidigung notwendig sind, und diese Wehrmacht von Deutschland selber ausgerüstet. Der Entwicklung der Friedenswirtschaft Deutschlands werden keinerlei Einschränkungen auferlegt, die Aufnahme Deutschlands in die Vereinten Nationen wird unterstützt. Das Gebiet Deutschlands liegt innerhalb der Grenzen, die durch die Potsdamer Beschlüsse der Großmächte gezogen wurden.

Verzicht auf die heute polnischen Ostgebiete also und die sowjetisch besetzten Teile des Ostens. Und Verzicht auf Militärbündnisse. Im Grunde also: Neutralisierung Deutschlands. Beschränkung auf das Mögliche wie im Testfall Österreich.

Nun ist trotz seiner strategischen Bedeutung Österreich natürlich nicht mit Deutschland zu vergleichen. Aber nichtsdestoweniger die Antwort überdenkenswert, die Bundeskanzler *Figi* am 30. Mai 1952 dem New Yorker »Aufbau« auf die Frage gab, warum, da die Sowjetunion sich weigere, das zu tun, Österreich denn nicht mit den Westmächten alleine einen Staatsvertrag schließe. *Figi* sagte: »Durch solch einen Sondervertrag würde das Viermächteabkommen zwischen den USA, Großbritannien, Frankreich und der SU hinfällig werden, auf Grund dessen die österreichische Regierung ihre Autorität ausübt. Eine Autorität, die nur durch ein einstimmiges Veto aller vier Besatzungsmächte

eingeschränkt werden kann. Ein Sondervertrag mit den drei Westmächten könnte sich nur auf die drei Westzonen und nicht auch auf die Sowjetzone Österreichs beziehen, was zur Spaltung Österreichs führen müßte. Deshalb muß die österreichische Regierung auf einer Regelung mit allen vier Besatzungsmächten bestehen . . . « Und wenn es auch lange dauerte, so wurde diese Regelung bekanntlich erreicht. Und durch die blieb Österreich ungeteilt.

Und wie es keinen Beweis *dafür* gibt, so ebensowenig einen *dagegen*, daß für Deutschland nicht ebenfalls ein Gesamtvertrag möglich gewesen wäre, wenn die Deutschen ihre Einheit so zäh verteidigt hätten wie die Österreicher. Denn auch quer durch Österreich verlief ja eine Zonengrenze. Auch ein großer Teil Österreichs war sowjetisch besetzt. Aber stets hielten die Österreicher verbissen an ihrer nationalen Einheit fest und lehnten jede Beteiligung am »Kalten Krieg« ab. Die Deutschen dagegen fügten sich mit Eifer, als sie 1948/49 zur Bildung getrennter Staaten unter westlicher und sowjetischer Schirmherrschaft ermuntert wurden. Und es gibt keine besseren »Kalten Krieger« als sie, obwohl doch nur die Überwindung des Ost-West-Konfliktes ihnen die Wiedervereinigung bringen kann. Der steht, mehr noch als die »Ost-Integrierung« der DDR, die »West-Integrierung« und die »Wiederbewaffnung« entgegen, die das Werk Konrad Adenauers sind.

Konrad Adenauer überwand aber auch den deutsch-französischen Gegensatz, der jahrhundertlang Europa zerriß. Er setzte die Montanunion durch und gewann die Saar zurück. Und schuf er so nicht auch ein Wiedervereinigungs-Vorbild, das auch auf den Osten anwendbar scheint? Entstand durch den Abschluß des deutsch-französischen Freundschaftsvertrages, den Adenauer und de Gaulle am 22. Januar 1963 in Paris unterzeichneten, nicht der Kristallisationskern einer europäischen Föderation, die eines Tages wirklich vom Atlantik bis zum Ural, ja bis zur chinesischen Grenze reichen könnte?

General de Gaulle sieht die Lösung der »deutschen Frage« als den »Abschluß einer gesamteuropäischen Wiedervereinigung« (und nicht wie Bonn als Sonderproblem), und das tun heute so gut wie alle selbständig Denkenden. De Gaulle unterstützt deshalb auch nicht die Wiederherstellung der Grenzen von 1937, denn er argumentiert: Zur Wiedervereinigung Deutschlands kann es nur kommen, wenn die Furcht vor Deutschland überwunden wird. Verzicht auf territoriale Forderungen also. Verzicht auch auf Atomwaffen in jeder Form. Und zugleich Überwindung der

Furcht des Ostens vor Westeuropa überhaupt durch ein »europäisches Europa«, durch die Befreiung von der amerikanischen Vorherrschaft.

Heute sind Deutschland und Westeuropa »übermächtig«, denn da sind sie (oder fühlen sie sich zumindest als) Teil der »Atlantischen Gemeinschaft«, zählen sie zu ihrem Potential das der USA hinzu.

Eine auch politisch und militärisch integrierte Sechsergemeinschaft, der sich nach und nach andere europäische Staaten anschließen, wäre der Sowjetunion gewachsen (die ja nun auch mit China zu rechnen hat), aber für diese nicht länger eine Gefahr - und zugleich der denkbar beste Wirtschaftspartner. Denn sie könnte der Sowjetunion nicht nur (wie auch die USA das können) alles liefern, was sie braucht, sie ist auch ein gewaltiger Markt für das, was die SU anzubieten hat.

Aktive Ostpolitik bedeutet für de Gaulle also Entspannung, denn ein »größeres Europa« kann nie gegen, stets nur mit der Sowjetunion gemeinsam verwirklicht werden. De Gaulle orientiert sich nicht an Ideologien, sondern an den Völkern. Auch er hofft zwar auf ein Rußland, »das seine Zukunft nicht mehr im totalitären Zwang sieht, den es sich und andern auferlegt, sondern im Fortschritt, der gemeinsam von freien Menschen und freien Völkern vollbracht wird . . .«. Aber er will diese langfristige Entwicklung nicht untätig abwarten. Er weiß, daß Europa mit den USA im »Wettbewerb um ein Arrangement mit Moskau« steht, verlangt eine sofortige Intensivierung der Wirtschaftsbeziehungen mit den Ostblockstaaten und echte Mithilfe beim Wirtschaftsaufbau der Sowjetunion, sucht eine »Symbiose mit Westdeutschland« vor allem, um das deutsche Wirtschaftspotential für seine weitpolitischen Pläne einsetzen zu können.

Solche Gedankengänge sind in Frankreich keineswegs auf die »Gaullisten« beschränkt. Das sind ja auch die gleichen, die (wie geschildert) sehr einflußreiche deutsche Wirtschaftskreise propagieren. Und die sind auch nüchtern denkenden Amerikanern nicht fremd. Denn auch der Vorsitzende des Außenpolitischen Ausschusses des US-Senats, James William *Fulbright*, sagte ja am 4. Mai 1965 vor dem Europarat in Straßburg, die Intensivierung der Handels- und Kulturbeziehungen Westdeutschlands mit den Ostblockstaaten scheine ihm »der sicherste Weg zur deutschen Wiedervereinigung«. Senator Fulbright erklärte: »Die Herstellung kordialer Beziehungen zwischen der Bundesrepublik und den mehr und mehr nationalistisch orientierten Ländern Osteuropas muß deren Beziehungen zu dem ostdeutschen Rumpfstaat beeinträch-

tigen und dessen Regime schwächen. Und dadurch den Weg bahnen für die schließliche Verschmelzung mit der Bundesrepublik.« Fulbright gab zu, daß dieser Weg langwierig sein könne. Aber er schien ihm der kürzeste aller möglichen Wege.

Und er hat bestimmt recht. Denn die Bonner »Gebetsmühle der Deutschland-Initiativen« hängt längst jedermann zum Halse heraus, und was z. B. der Holländer Dr. A. L. *Constandse* am 29. Mai 1965 im »De groene Amsterdamer« schrieb, ist weitgehend die allgemeine Auslandsmeinung: »Die westdeutschen Parteien sagten in einer Erklärung vom 12. Mai 1965 erneut, daß >die Teilung Deutschlands gefährlich für Frieden und Sicherheit< sei. Warum? Niemand außer den Deutschen sieht in der Aufhebung des Reiches eine Gefahr, im Gegenteil! Wer eine solche Gefahr schafft, sind die Deutschen selber und sonst niemand!«

Mit einer exklusiv deutschen Wiedervereinigung zu rechnen, ist - allen Regierungserklärungen zum Trotz - illusionär. Nur in einem erweiterten, gesamt-europäischen Rahmen kann sie herbeigeführt werden. Und dieser Rahmen ist mit den gleichen Methoden zu erreichen, die sich im Westen als erfolgreich erwiesen, wo sie einen über ein Jahrtausend alten Konflikt bereinigten. Konrad Adenauers Frankreich-Politik könnte die Grundlage einer Ostpolitik bilden, die ohne Grenzänderungen einen befriedeten Großraum schafft. Denn galt nicht auch die deutsch-französische »Erbfeindschaft« als »unüberwindbar«, und blieb sie nicht unüberwindbar, solange die Hauptbeteiligten immer wieder fremde - außereuropäische - Interventionen zuließen?

Seit die Erben Karls des Großen im Jahre 843 einen Teilungsvertrag schlossen, durch den aus dem westfränkischen Reich Frankreich und aus dem ostfränkischen Deutschland wurde, gab es Reibereien und immer wieder Kriege. Dutzende politische Einigungsversuche scheiterten. Und so kam es schließlich zu wirtschaftlichen Unions-Plänen: Im Jahre 1921 schlug ein Sonderausschuß des französischen Parlaments eine deutsch-französische Zollgemeinschaft vor, und die Verwirklichungs-Chancen schienen damals nicht schlecht.

Aber England verhinderte den Plan; hintertrieb auch den Unions-Plan des deutschen Bildhauers und Kali-Industriellen Arnold *Rechberg*, der durch Vermittlung seines langjährigen Freundes Paul *Rejnaud* 1923 von Frankreichs Staatspräsidenten *Poincaré* empfangen wurde. Besprechungen mit französischen Senatoren und Abgeordneten, an denen auch der deutsche General von der *Lippe* teilnahm, folgten, und schließlich veröffentlichte die nationalistische Pariser Zeitung »L'Aurore« Rechbergs Plan einer

deutsch-französischen Wirtschafts- und Militär-Union und kommentierte ihn durchaus positiv.

Politisch sollte Frankreich den Anschluß Österreichs zugestehen, Polen zur Rückgabe des Korridors und von Danzig veranlassen, ohne Grenzänderungen eine deutsch-polnisch-französische Industrie-Zusammenarbeit in Oberschlesien mit Danzig als gemeinsamem Freihafen organisiert werden.

Militärisch schlugen Rechberg und Lippe einen gemischten Generalstab vor, ein gemeinsames Oberkommando des Heeres und (bei gegenseitigem Inspektionsrecht) 500000 Mann Truppen für Frankreich und 300000 für Deutschland.

London protestierte. Aber immerhin kam es im Frühjahr 1926 zum ersten supra-nationalen Industriepakt Europas, zum deutsch-französischen Kali-Vertrag, der für diesen Rohstoff die Grenzen zwischen dem Reich und dem erneut französisch gewordenen Elsaß-Lothringen praktisch aufhob.

Nach 1945 machte Konrad Adenauer den ersten Vorschlag, »eine deutsch-französische Wirtschafts-Union als ersten Schritt einer politischen Union« zu gründen, und zwar in einem Interview, das er am 10. der United Press gab. Die französische Regierung beriet in ihrer Kabinettsitzung vom 22. März 1950 über diesen Vorschlag. Entschied aber (Staatsminister Teilhard zufolge), daß »eine dauernde Regelung des deutsch-französischen Verhältnisses nur im Rahmen der bestehenden europäischen Kollektiv-Organisationen gefunden werden könne...« Und die französische Regierung war über Dr. Adenauers Meinung »erstaunt«, eine europäische Einigung könne ohne England erfolgen. Sie war vielmehr überzeugt, »England müsse ein Mitbegründer jeder wirtschaftlichen oder politischen Einheit Europas« sein.

General de Gaulle ist bekanntlich anderer Ansicht, aber der war damals nicht an der Macht. Dr. Adenauers Vorschlag wurde also abgelehnt, aber er löste Diskussionen und schließlich den entscheidenden Zusammenarbeits-Vorschlag aus: Auch in der Pariser Kabinettsitzung vom 8. Mai 1950 war wieder endlos über »Sicherheitsfragen« beraten worden, denn Deutschland war un- zweifelhaft dabei, wieder hochzukommen, und je offenkundiger der Ost-West-Konflikt wurde, desto weniger schienen Frankreichs Verbündete bereit, der »deutschen Gefahr« wirksam entgegenzutreten. Es wurde geredet und geredet. Schließlich aber nahm der aus Lothringen stammende Außenminister Robert Schuman ein Blatt Papier aus seiner Mappe, auf dem nur 200 Worte standen, das aber dennoch eine neue Ära der europäischen Politik auslöste. Denn da stand: »Länder, deren Stahlindustrie und deren

Kohlenbergbau nicht länger ihren eigenen Regierungen, sondern einer supra-nationalen Behörde unterstehen, können keine Kriege mehr führen. Gelingt es, Deutschlands und Frankreichs Schwerindustrien zusammenzulegen, so wandelt das das Geschick der Gebiete, die bisher Waffen herstellten, deren erste Opfer sie selber waren ... Und gelingt die Errichtung einer über-staatlichen Autorität, deren Beschlüsse für Frankreich wie für Deutschland und alle übrigen teilnehmenden Länder bindend sind, wird zugleich die Grundlage einer europäischen Föderation geschaffen, die der Erhaltung des Friedens dient ...

Es dauerte noch ein Jahr, ehe der Schuman-Plan am 18. April 1951 unterzeichnet werden konnte, und dann mußte er ratifiziert werden. Und in Deutschland fragte man sich, ob er nicht nur das »Sicherheitsamt Koblenz« ersetzen solle. Die Zwangs-Kohlenexporte liefen ja weiter, und auch die vorgesehenen »Investitions-Anmeldungen« konnten dazu benutzt werden, Deutschlands schwerindustriellen Rückstand zu verewigen. Westdeutschland brachte 4 %, der Gesamtproduktion in den Pool ein und hatte damit auch 47% der Lasten zu tragen, dagegen Frankreich nur 230/o. Aber in der »Hohen Behörde« sollte es nur 2 von 9, im Ministerrat der Montanunion nur einen von sechs, im Unionsparlament nur 18 von 78 Sitzen erhalten. Eine Mitbestimmung von 20,5% also. Aber die deutsche Industrie erkannte wie Konrad Adenauer, daß die Montanunion, aus der am 25. März 1957 folgerichtig der »Gemeinsame Markt«, die EWG, wurde, der einzig gangbare Weg zu einem wirtschaftlichen Großraum war, der Deutschland offenstand. Und daß das ein Großraum war, der es sowohl mit der Sowjetunion wie mit den USA aufnehmen konnte. Und so führte Konrad Adenauer, der nun 76 Jahre alt war, am 10. und 11. Januar 1952 neunzehn Stundenlang den Ratifizierungskampf im Bundestag. Um drei Uhr morgens war an diesem 11. Januar die Bonner Bundestagshalle von abgestandenem, stickigem Rauch erfüllt. Völlig erschöpft schliefen Abgeordnete auf den schwarzen Ledersofas der Halle und den Tischen des Restaurants. Unbegrenzte Redezeit war erzwungen worden, und 36 Reden wurden gehalten. Aber als die Abstimmungsglocken schrillten, hatte die Regierung gewonnen.

Und damit war auch das westliche Wiedervereinigungs-Problem, das Saar-Problem, gelöst, denn das Saargebiet war seiner Koks-kohle wegen durch Frankreich von Westdeutschland losgelöst worden. Nun aber gab es für Kohle und Eisen keine Grenzen mehr. Das Saarland, das allerdings nur etwa zweieinhalbtausend Quadratkilometer umfaßt und wenig mehr als eine Million Einwohner

hat, besitzt sechs Milliarden Tonnen sicherer Kohlenvorräte, darunter viel gute Kokskohle. Diese Kohle liegt nur 60 bis 100 Kilometer vom Eisenerz Lothringens entfernt, und so entstanden hier Hüttenwerke mit einer Jahreskapazität von gut drei Millionen Tonnen Rohstahl. Kohle wie Stahl müssen exportiert werden, nicht nur, weil es keinen entsprechenden Eigenverbrauch gibt, sondern vor allem, weil die eigene Nahrungsmittelversorgung der Saar nur für achtzig Tage im Jahr reicht.

Die Bevölkerung des Saarlandes ist deutsch. Aber wenn Deutschland neben der Saar-Kohle auch die der Ruhr besitzt, so hat Frankreich keine eigene Kokskohle und suchte so die Saar zu annektieren oder zumindest zu einem »zweiten Luxemburg« zu machen.

Die Annexion konnte Clemenceau nach dem Ersten Weltkrieg bei seinen Verbündeten nicht durchdrücken, nur das »Saar-Statut«, das das Gebiet 1918 der Völkerbunds-Kontrolle unterstellte und den Franzosen für 15 Jahre die Ausbeutung der Saar-Kohlengruben zugestand. Und eine 1935 unter internationaler Kontrolle durchgeführte Volksabstimmung ergab mehr als neun Zehntel Stimmen für die Rückkehr zum Reich.

Ende des Zweiten Weltkrieges wurde das Saargebiet von den Amerikanern erobert. Aber am 10. Juli 1945 lösten französische Truppen die amerikanischen ab. Wieder waren England und die USA gegen eine Annexion, aber Paris schlug Teile der Rheinprovinz und der bayrischen Pfalz zum Saargebiet und trennte es am 22. Dezember 1946 durch eine Zollgrenze von der übrigen französischen Besatzungszone ab. Das Saarland wurde »autonom«, und in der ersten Dezemberwoche 1948 fuhr ein schwerbewachter Lastwagen zu einem Hochofen in Völklingen, wurden 18 Millionen Geldscheine mit Koks vermischt verbrannt: 444 Millionen Rentenmark, 15 Tonnen außer Kurs gesetztes deutsches Papiergeld, an dessen Stelle nun nicht die DM trat, sondern der französische Franc. Denn aus Lothringen und der Saar sollte ein »zweites Ruhrgebiet« werden, genau wie die Russen damals aus tschechischen und polnischen Gebieten ein »Groß-Oberschlesisches Industriekombinat« und so eine »Super-Ruhr« zu bilden versuchten.

Kohle und Eisenerz leisteten keinen Widerstand, wohl aber die Saarländer (und im Osten die Polen und Tschechen). Die Regierung, die die Franzosen einsetzten, erlangte trotz ihrer Terrormaßnahmen keine Autorität, und auch Milliarden Propagandagelder halfen nicht. 190 nannte die »New York Times« die Saar »ein neues Pulverfaß Europas«.

Dann aber entstand durch die Montanunion ein echter Verbund Saar-Lothringen-Luxemburg. Da entstand ein »Montandreieck« mit rund 30 Millionen Tonnen jährlicher Kohlenförderung und einer Stahlerzeugung, die der der Ruhr nicht wesentlich nachsteht, die nun aber nichtggen die der Ruhr eingesetzt werden kann, sondern die der Ruhr ergänzt. Was sich immer wieder wie plus und minus aufgehoben hatte, wurde nun summiert. Da kam es zur gemeinsamen Kanalisierung der Mosel und dadurch zu neuen Verbindungen mit den Weltmärkten. Und schließlich zum Anschluß des Saarlandes an die Bundesrepublik: In der Nacht vom 5. auf den 6. Juli 1959 wurde die Zollgrenze verlegt, erneut das Geld umgetauscht und hier 600 Millionen DM ausgegeben. Und damit hatte sich »Europas Pulverfaß« zum Wiedervereinigungs-Vorbild gewandelt.

Auch das hatte - wie schon die Montanunion - von der Bundesrepublik Opfer gefordert. Sie mußte im Saarland rund 80 Milliarden Franc oder 680 Millionen DM »abschreiben«, mehr Francs, als umgetauscht wurden, wurden einfach vernichtet, und Frankreich wurde für seine Investitionen entschädigt. Aber das lohnte sich. Und ebenso würde sich eine echte Hilfe an die Ostblock-Staaten lohnen. Wie der deutsch-französische Handel 1955-65 von vier auf 14 Milliarden DM stieg, so kann, wie geschildert, der Ost-West-Handel vervielfacht werden.

Und Handel ist nicht nur materieller Austausch. Er ist gegenseitige menschliche Hilfe und ein Maßstab dafür, inwieweit Völker willens sind, gemeinsam eine bessere Welt zu schaffen.

Westdeutschlands Wirtschaftspotential wurde durch das »Deutsche Wunder« das drittbedeutendste der Erde. Westeuropas Möglichkeiten sind - nicht zuletzt durch dieses gleiche »Wunder« - heute größer als die aller anderen Wirtschaftsräume. Werden diese Möglichkeiten für den Frieden eingesetzt, so entsteht im wahrsten Sinn des Wortes eine neue Welt. Andernfalls aber waren auch Deutschlands Anstrengungen der letzten zwanzig Jahre vergeblich und völlig sinnlos.

Bundestagspräsident *Gerstenmaier* rief am 30. März 1965 zur Stärkung des deutschen Nationalbewußtseins als »Ausweg aus dem Vakuum des gepanzerten Konsumvereins, der bloßen Wirtschaftsgesellschaft« auf, die die Bundesrepublik heute vielen scheint. Nur solch ein Nationalbewußtsein aber, das nichts mit Nationalismus oder gar Chauvinismus zu tun hat, kann den Frieden Europas sichern. Denn an uns - und an uns alleine - liegt es heute, ob wir aus der »West-Integrierung« eine »Welt-Integrierung« machen - und so nicht nur dem »Deutschen

Wunder« Dauer verleihen, sondern auch eine Brücke zwischen Ost und West bilden.

Schon 1947 erschien James P. *Warburgs* Buch »Germany - Bridge or Battle Ground?« - »Deutschland - Brücke oder Schlachtfeld?« Damals besaßen die Deutschen keine Stimme, die gehört worden wäre. Heute können sie mitreden, wenn sie es nur wollen, und heute müssen sie es. Denn die Opfer, die Millionen Deutsche brachten und mit ihnen Millionen Europäer, der Schweiß, den Unzählige vergossen; der Hunger und das Leid und die Mißachtung, die sie erlitten, kommen nun entweder Ost *und* West zugute - oder auf die Dauer niemandem. Und uns alleine gewiß nicht!

PERSONEN- UND SACHVERZEICHNIS

Ein [] vor Seitenzahlen weist auf die Bildtafeln hin

- Abernethy, Roy 424
- Abschreibungen 528, 532, 533, 534
- nach § 7a-e EStG 533
- Abwertungssatz sx
- ACHEMA 465
- Acheson, Dean 228
- Adams, Leo 499
- Adenauer, Konrad i • 23, 439, 520, 524 522, 523, 530, 549, 550, 554, 555, 61ff., 570, 572ff.
- , Wahl zum Bundeskanzler 574
- Adenauer-Ara 5729.
- AEI 366, 373
- Agarta, Viktor 569
- Agrikulturchemie 99, 100
- Ahlener Programm der CDU 550
- Aktiengesellschaften, deutsche 37
- Aktienkurse, deutsche, 1960 36
- Aktienmarkt in Deutschland 53¹, 534ff.
- »Aktion Specht« 401
- Alliierter Kontrollrat 3] nach 224, 560, 561
- Altmeier, Peter 566
- Aluminiumerzeugung, deutsche 457
- Aluminiumwalzwerke 457
- , Demontage 457
- Anderson, H. C. 436
- , N. E. W. 271
- Anschütz-Kaempfe, Kreiselkompaß 497
- ARBED, Luxemburg 335
- Arbeitslose 526
- Arbeitslosigkeit in den Westzonen 1948-50 513
- Ardenne, Manfred von 146
- Ardenner-Offensive 64
- Armstrong, O. K. 213
- Arnold, Karl 5⁰5
- Arzneimittel gegen Schlafkrankheit und Malaria 271ff.
- »Aschen-Krieg« 58, 66
- Atlantik-Charta 69ff., 75, 128
- Atlantikpakt 575, 577
- Atlantische Gemeinschaft 539, 577
- Atlantischer Verteidigungsrat 576
- Atombombardierung Hiroshimas und Nagasakis 86
- Atombombe, sowjetische 223
- »Aufzuchtskosten« 188, 189
- Augustinus, hI. 196
- August-Thyssen-Hütte 37, 123, 124, 138, 197, 213, 323, 325 ff., 373, 413
- Demontage ^{is} nach 384
- , Oxygenstahlwerk Beeckerwerth [8] nach 384
- , Totaldemontage 340
- Ausfuhr der Bundesrepublik 468
- Ausgabenwirtschaft des Staates, inflationistische 520
- Ausgleichsabgabe 540
- Auslandshilfe [81 nach 224
- Auslandskapital in Deutschland 5 3 x
- Auslandsschulden 539
- Auslandsspenden 205 ff.
- Außenhandel, deutscher, Monopol durch die JEIA 463
- , Indexpzahlen (England/Deutschland)
- Außenhandelsumsatz Deutschlands 454
- der Westzonen 462
- Außenhandelsverbot über Deutschland nach 1945 459
- Austreibung Deutscher aus den Ostgebieten ,8,ff.
- Auswärtiges Amt, Beamtenapparat 522, 523
- Auswanderer, deutsche, nach den USA 189
- Auswanderung, deutsche 187
- Automobil Ausstellung 465
- Automobile, deutsche, Ausfuhr 412
- Automobilfabriken, Umsatz 378
- Automobilindustrie, deutsche, nach '945 377ff.
- in den USA 425
- Automobilproduktion, deutsche 378

- Baade, Fritz 4 5, 145, j] nach 224, 212, 213
- Baader, Rudolph M. J. 92-94
- Bac, Ferdinand 140
- Backe, Herbert 147
- Baden-Powell, Lord 81
- Badische Anilin- & Soda-Fabrik (BASF) 101, 102, 7.88, 296ff.
- Baeyer, Adolf von 310
- Ball, George 448
- Ballin, Albert 490, 574
- Bank deutscher Länder 512, 5'3 ff.
- Banken, deutsche, Dezentralisierung i36ff.
- Banknotenhortung 512
- Banknotenumlauf, deutscher 5⁰⁶, 5²⁰
- Bankwesen, deutsches i;ff.
- Bargeldumlauf in Reichsmark 507
- Barnard, Charles N. 424
- Barter-Centers 46,ff.
- BASF z88, 296ff.
- , Auslandsinvestitionen 308, 309
- , Demontage 91 nach 384
- , Digitalrechner [E nach 384
- , Düngemittelwerk Assuan lü nach 544
- Bauer, Wilhelm 492
- Baurichter, Kurt 198
- Bayer, Friedrich 299
- Bayer-Leverkusen 272, 288, 2999.
- , Produktion ;ooff.
- Beaverbrook, Lord 12
- Becher, Johann Joachim 280
- Beitz, Berthold 8, 443 ff., 468, 9 nach 544
- , Beziehungen zu den Ostblockstaaten 446ff.
- Bekessy, Imre 479
- Beil, Dr., engl. Bischof 219
- Benz, Prof. 44, 145
- Benzin-Synthese 298
- Benzol 279
- Bergbau, GMSO 260-262
- , 1K-System 250, 251
- , Punktsystem 250, 251
- und Wiederaufbauleistungen z4;ff.
- Bergleute, deutsche 248ff.
- Berle, Adolf 484
- Berlin-Blockade 504, 574
- Berliner Viermächte-Konferenz 127
- Bernard 540
- Bernhard, Karl George sIs
- Bertram, Wilhelm 484
- Berufssoldaten, ehemalige deutsche, in der Industrie 456
- , -, als Wirtschaftsführer 456
- Besatzung, alliierte, in Deutschland 571
- Besatzungsbeschränkungen 474
- Besatzungskosten 454, 525, 5z6, 529
- , Schleswig-Holstein 525
- , Nordrhein-Westfalen 525, 5 26
- Besatzungszeit, Ende 570
- Besatzungszeiten 478, 479, 480
- Besatzungszonen 67, 545
- Bessemer, Henry 314
- Bessemer-Birne 314
- Bessemer-Stahlwerk, erstes 435
- Bessemer-Verfahren 354, 328
- Bethlehem Steel Co. 432
- Betriebs- und Warennummerung 50
- Beuteschrott 358, 319
- Bevin, Ernest 231
- Bevölkerungswachstum 190
- Bewiogua, L., Dr. 146
- Bewirtschaftung, Aufhebung 55' if.
- Bewirtschaftungs-Notgesetz, Aufhebung 545
- Bewirtschaftungsvorschriften, Ende der 5 44
- Bezugskarten 250
- Bidault, Georges 140, 186, 228, 316, 317, 37, 56o
- B-Importe 460
- Birkeland, Kristian ,oo
- Bishop, General 525
- Bishop, W. H. 19;
- Bismarck, Otto v. 74 599, 436, 579
- Bitter, Oberbürgermeister 256
- Bizone 549
- Blackett, P. M. S. 29
- Blank, Theodor 555
- »Blas-Versatz« der Hochofenschlacke 335
- Blockadebrecher 293
- Blohm & Voss, Demontage 493,494
- Blücher, Franz [9] vor 225, 555
- Bode, Karl 548, 549, 552
- Böckler, Hans 569, 570
- Böhm, Otto z
- Börsen, deutsche 535ff.
- Börsenkurse 536
- Boeing 707 1191 vor 545
- Bohr, Nils, Prof. 25
- Bombardierung deutscher Städte 15ff., 48, 6z
- Deutschlands, strategische 29
- Bombenkrieg, totaler 18
- Bombenopfer 9 nach 64
- Bongers, Hans M. 486, 487, 488
- Bonhoeffer, Dietrich 219
- Bormann, Martin 57, 8, 64, 65, 248
- Born, Max, Prof. 24
- Bosch, Carl 205-103, 298, 302, 305
- Brasilien, Bodenschätze 430
- , deutsche Großgesenkschmiede Campo Limpo 429, 435
- , Industrie und Verkehr 430, 431
- , Stahlwerk Volta Redondo 362
- , Volkswagen do Brasil 414, 429
- Brassert, Alexander zoo, 327
- Bratke, Gustav 457, 459
- Brauer, Max 26, 492, 494
- Braun, Eva 57, 66
- Braunkohle 273
- Breech, Ernest 423, 424
- Brentano, Heinrich von 522
- Briand, Ren6 486
- Briefzensur nach 5945 475, 477
- Brown, Irwin 569
- Brunck, Heinrich 298
- Brutto-Anlagevermögen, deutsches 30,31
- Buchmesse Frankfurt a. M. 465, 466
- Bullitt, Bill 219
- Bundesgrenzschutz 576
- Bundeshaushalt 525
- Bundesrepublik, Entstehung 559
- , Gründung 564 562
- , Investitionen in DM/Dollar 53'
- Bundestagswahlen 1949 563
- Bundesverteidigungsministerium, Ausgaben 577
- Bundeswehr 91 vor 545, 575
- Bunsen, Robert Wilhelm 456
- Burg, Joachim von der 484
- Burgdorff, Wilhelm 57
- Burmeister, Otto 255
- Buxton, Patrick, Prof. 271
- Byrnes, James F. 222
- Campo Limpo, deutsche Großgesenkschmiede in Brasilien 429,43¹
- Canaris, Wilhelm 229
- CARE zo5ff.
- CARE-Pakete 203, [91 nach 224, 205ff., 250, 569
- Casablanca, Konferenz azo
- Chaloner, George 328
- Chamberlain, Wiffiam Henry 212
- Chateaubriand 58
- Chemiefaser-Erzeugung 289, 290
- Chemische Industrie 288
- , deutsche, Produktionswert 309
- , -, Umsatz 309
- Werke Hüls, Tarnung während des Krieges 91 vor 65
- Cherwell, Lord 16, 18 ff., 25, 23ff., 38, 45, 54, 61, 62, [9] nach 64, 74, 75, 82, ,o6, 114, 116
- , s. a. Frederick Alexander Lindemann
- Christiansen, Friedrich yy
- Chrysler-Corporation 413-415
- , VW-Vertretung 413 ff.
- Churchill, Winston 22, 16, 57, 23, 25 ff., 39, 60, 62, [91 nach 64, 69, 75, 82, 83, 113ff., 547, i8i, 218, 559, 560, 572
- , Memoiren 27, III, 115
- Citroön, Andnl 381
- ' CV 381
- Clay, Lucius DuBignon 199, 224, 322, 436, 437, 439, 467, 543, 545, 548, 552
- Clayton, William Lockart 222
- Clemenceau, Georges 74, 79, 195
- COMECON 448
- Constandse, A. L., Dr. 583
- Cooper, Duff (Lord Norwich) 23, 82, 240
- Cooper, John C. 484
- Crane, Joan 211
- Cross, Ronald 82
- Curzon-Linie 83
- Daimler-Benz 374
- Daly, Edward J. 7
- DANA (Deutsche Allgemeine Nachrichten-Agentur) 477, 478
- Darwin, Charles 266
- DDR 555, 560, 562, 564, 566, 581
- DEMAGz59
- , Dschungelstahlwerk in Jarnshed pur, Indien 361-363
- , -, Lkw-Bau 434
- , Erzverladeanlage in Lulea, Schweden [9] nach 544
- Duisburg 354ff., 373
- , Duisburger Werkhalle 19] nach 384
- , Reparationsleistungen an Maschinen ;

DEMAG, Stahlwerk Anshan,
Mandschurei 357
Demontage deutscher Fabriken 13 8,
'39
Demontagebefehle 193ff.
Demontageliste i25 ff.
Demontagen z., 32, 67, 75, 122ff.,
193ff., [8] nach 384
-, »biologische« 77ff.
-, »geistige« 145ff.
DENA 477
Deportation deutscher Wissen-
schaftler 44, 45, 145ff.
- - - und Techniker in die Sowjet-
union 45, ⁴⁶, 145, 146
Dertinger, Georg 564
Deschimag-Werft 125
Deutsch-amerikanische Hilfe nach
1945 205ff., 227ff.
Deutsche Demokratische Republik
555, 60, 562, 564, 566, 581
Deutsche Mark 503
-, Anlegen in Sachwerte 512
-, Banknotenherstellung 512
-, Druck der Banknoten 510
-, Kaufkraftverlust 519, 520
- Maschinenfabrik AG s. DEMAG
- Messe- und Ausstellungs-AG
Hannover 459, 4⁶, 2
- Reichsbank, 506, 507
-, Gesetz 506, 507
- Reichspost 476
Deutschen-Haß 23ff., 29, 57, 72-75,
79 ⁸¹
deutsch-französische Wirtschafts-
und Militärunion, Plan 2923584
deutsch-französische Wirtschafts-
union, Vorschlag Adenauer 584
deutsch-französischer Freundschafts-
vertrag 5⁸¹
Deutschland, Anteil am Weltmarkt
454, 455, 456
-, Bevölkerungswachstum 190
-, Bundesrepublik, Volkswirtschaft
12
-, »Deutschland, Erwache« 195, 196
-, Reparationsleistungen ,23ff.,
129-131
-, Rückkehr auf den Weltmarkt 464
-, Wiederaufbau nach 194538
-, Wiederbewaffnung 455
Deutschlands Aufteilung 240, 141
-Hunger nach 1945 77ff., 83, 84-87,
97, 104, 105

Deutschlands Vernichtung durch
»Sterilisationsplan« 71-73, 18
Devisenbewirtschaftung 507
DGB 569
»Dicke Bertha« 432
Diesel, Rudolf 434
Dieselmotor, luftgekühlt, Krupp-
fahrzeuge 434
- im Schiffbau 497
Dieselmotoren 434
Dillon, Douglas 448
Displaced Persons, Geldmanipula-
tionen 522
DM-Bilanzen 536
DM-Bilanzierungsgesetz 534
DM-Börsengewinne 537
DM-Einkommensteuergesetz 530
Dodge, Joseph Morrell ¹³ 5, 236
Dodge-Plan 135
Dönhoff, Marion Gräfin
Dolivo-Dobrowolski, Michael von
366
Donner, Frederic G. 224
Dorpmüller, Julius 147
Dortmunder Union 332
Douglas, Sholto 467
dpa 477
Drake, Francis V. 6z
Dresden 1945 151 nach 64
Dschungel-Stahlwerk (DEMAG)
in Indien 361-363
Düngemittelindustrie 102-104
Düngemittelwerk Assuan [5] nach
544
Duisberg, Carl 300, 305, 338
Dulles, John Foster 227
Du Pont de Nemours 232, 303, 304
Duralumin 457
Durchschnitts-Stundenlohn 1947 508
Earle, George H. 229, 220
Ebert, Friedrich 514
Ebor, Cyril 181
ECA 229
Eckardt, Felix von 524
Eckart, Dietrich ¹⁹⁵
Edelblut, Walter, Captain 222
Eden, Anthony 75, 82, 83, 227
Edison, Thomas A. 274
Einfuhr der Bundesrepublik 468
Einkommensteuer 527, 528
Einstein, Albert 24, 25, 220
Einwecken während des Kriegs
53, 54



Eisenbahnen, deutsche, Zerstörungen
472ff.
Eisenerzlager und Transport 327
Eisenerzvorkommen und -förderung
322
Eisenhower, Dwight David ja, 79,
119, 229, 242, 160, 219, 478, 510
-, Memoiren 35
Eisenverbrauch Deutschlands 320
»Eiserner Vorhang« 60
Elektroindustrie 3659.
-, deutsche, Erzeugung, Export373
-, Umsatz 365
Ellscheid, Robert, Prof. 341
Emerson, Ralph Waldo 488
Emmet, Christopher 222
Engelhorn, Friedrich 295ff.
Entindustrialisierung Deutschlands
„z. ff.“
Entmilitarisierung Deutschlands 456
Entwicklungsländer, Eisenerzabbau
343
Epp, Franz Ritter von 522
Erhard, Ludwig 15, 409, 530, 542,
543, 544ff.
Ernährung Deutschlands nach 2945
77ff., 84-87, 97, 104, 105
- durch deutsche Ostgebiete 463
ERP 227, 228, 231, 232ff.
Erzförderung, deutsche 329, 320
Erzverleadeanlage in Lulea, Schweden
[E nach 544
Essen, Stadt, nach 1945 437, 438
Eucken, Walter 547
Europoort, Erzumschlaganlage 343
Evans, Gen.-Dir. GMC 398
EWG 5⁸⁵
Export, VW, in die USA 412, 4169.
Exportanteil, deutscher, am Welt-
markt 454, 455, 456
Export-Messe Hannover 51 vor 225,
458, 459, 465ff.
Eyde, Samuel iao
Eyth, Max 349
Fahre, Reeder 24
Fahrzeug-Dieselmotor Krupp, luft-
gekühlt 434
Fallwerk bei Krupp 350
Faulhaber, Michael, Kardinal 521
Feldbahn-Lokomotiven, Export-
erlös 362
Fernlenkaffen 35
Fernschanlagen 482

Festgeldkonto 511
Fettverbrauch der Welt 90
Figl, Leopold 580
Finanzierung über den Preis 531
Fischverarbeitung 93-96
Fischverbrauch in Deutschland 93-96
Flächenbombardierungen 19, 29, 48
»Fliegende Festungen« 63, 75
Flüchtlinge und DP's 188, 201, 202
- aus den Ostgebieten, Anzahl 284
- und Vertriebene 1947 178, 181ff.,
51 nach 224
Flugzeugbau, Demontage 487
Flugzeugindustrie, deutsche 61
Flugzeugproduktion, deutsche 43
Ford, Henry 347, 380, 387, 531, 532
Ford, Henry ¹¹ 4¹¹, 423, 424
Ford-Modell T 380
Fordwerke 423, 424
Forrestal, James 219
Forscher und Techniker, deutsche,
in den USA ¹⁴⁷
Forschungsergebnisse, deutsche,
Beschlagnahme durch Alliierte
146-151
Forschungsüberwachung 152-153
Fowles, Douglas, Oberst 124
Frachtschiffe, Bau 497
Franois-Poncet, Andre 5 19
Frank, Karl 58
Franke, Studienrat 199
Franke, Wolle 176
Frankfurter Messe 465
Frankfurter Wirtschaftsrat 549
Frankreichpolitik Adenauers 583,
584
Frauen, deutsche, in sowjetischer
Gefangenschaft 67, 157ff.
- bei der Städtentrümmerung
51 nach 224
- beim Wiederaufbau ¹⁷³ 2
Freie Marktwirtschaft ⁵⁴⁵, 548
-, Runderlaß Außenwirtschaft über
die Liberalisierung der deutschen
Einfuhr 545
Freitag, Walter 570
Friedrich, Otto 504
Frings, Joseph, Kardinal 293
Frisia, Reederei 499
Fulbright, James Wilham 582
Fuller, John F. C. 29
Gamer, Berthold 456
Gammans, L. D. ¹⁵⁴

- Ganzenmüller, Albert, Dr.-Ing. 43, 44,
 Havor 65
 Gaulle, Charles de 584 584
 -, Ostpolitik 582
 Geburtenüberschuß, deutscher 170
 Gefrierschiffe 9
 Geilenberg, Edmund 61
 Geldmanipulationen der DP's 512
 Geldvolumen ¹⁹⁴⁷14⁸ ⁵⁰⁹
 Geldwert 519, 520
 -, Stabilerhaltung 506
 Gemeinsamer Markt 585
 Generalvertrag mit den westlichen
 Besatzungsmächten 519
 Georg, Lloyd 195
 Gerstenmaier, Eugen 587
 Geschenkpakete s. CARE
 Gesell, Silvio 509
 Gesellschaft zur Wiedervereinigung
 Deutschlands 566
 Gessler, Otto 522
 Gewerkschaften 569
 -, Finanzierung durch Amerikaner
 569
 Gniffke, Erich 566
 Godesberger Kreis 566
 Goebbels, Joseph 5 7, 5 8, 60, 64, 6
 Goerdeler, Karl 548
 Göring, Hermann ⁵⁷, 196, 436
 Goeschels, Prof. ⁵⁰
 Gollancz, Victor ⁷⁷, 83, [8] nach 224,
 209, 210
 Gort, Lord 217
 Grub, Friedrich 331
 Gromyko, Andrej 223
 Große Armee 1812 60
 Großman, Jonathan 114
 Grotewohl, Otto 566-568
 Grundgesetz 564 571
 -, Abänderung (Wehrgesetze) 576
 Grundig, Max ⁴⁴⁹, 481, 482, 483
 Grundig's Radiobaukasten »Heinzel-
 mann« 8] vor 225
 Günther, Siegfried 44, 145
 Gummert, Fritz 147
 Gute-Hoffnungs-Hütte (GHH)
 284, 329
 — in Rumänien 448
 Guthaben, Ansprüche an das Reich
 505
 Habe, Hans 479
 Haberland, Ulrich 305-307
 Hadfield, R. A. 352
 Haefner, Walter 415
 Haffner, Alex, Dr. 5 5⁰, 5 5 i
 Hahn & Kolb, Stuttgart 350
 Hahn, Otto **I** **I**, 152, 220
 Haiske, Georg 366
 Hamburg, Kriegsschäden 49;
 Hamburger Hafen ^{493ff.}, vor 54
 Hamilton, Herzog von 218
 »Hamsterer«-Zug §1 nach 208
 Handelsaustausch, deutscher, mit
 Südoststaaten 448
 Handelsflotte, deutsche 489ff.
 -, Demontagen 490
 -, Einschränkungen 490ff.
 Handelsschiffstonnage, deutsche
 488, 497
 Hanes, R. M.
 Hannover, Technische Messe 1947
 I\$3 vor 225, 446, 458, ⁴⁵⁹, 465ff.
 Hansen, Prof. 308
 Hansen, Werner 570
 HAPAG 490
 Harkort, Friedrich Wilhelm ⁴³⁵, 436
 Harmssen-Bericht 32, 509, 538
 Harriman, William Averell 214, 236
 Harns, Arthur, Luftmarschall i ff.,
 32, 38, ⁴⁸, 61, 62, nach
 64, 119, 123, 152⁵⁷
 Harrison, George 114
 Hartmann, Nikolai 152
 Hassel, Kai-Uwe von 575
 Hauptmann, Gerhart 184
 Hauptverwaltung für das Post- und
 Fernmeldewesen 476
 Hausen, Heinrich 126, 243, 377
 Haushaltsvorräte bei Kriegsende
 53, 54
 Heidelberger Schnellpressenfabrik
 465
 Heinemann, Gustav 437, 576
 Heinson, Ing. 45
 Heiny, Bernhard 388
 Heisenberg, Werner 152, 220
 Held, Kabinett 521
 Helffenich, Karl 514
 Heilman, Kapitän 293
 Henderson, Sir Neville 10
 Hennessey, Sir Patrick 424
 Heinrichshütte 138, 139
 Hermes, Andreas 563 ff.
 Herter, Christian Archibald 214
 Hertz, Gustav 146
 Herzog, Dr. 342
 Heß, Rudolf 58, 218, 219
 Heuss, Theodor 432, [81 (Parlamen-
 tarischer Rat) vor 225
 Hewel, Walther, Botschafter 57
 Heydrich, Reinhard 341
 Hickmann, Hugo 566
 Hilfe aus den USA 205ff., 227ff.
 Hill, A. V. 29
 Hillenhiinrichs, Theodor, Dr.-Ing.
 255
 Himmler, Heinrich 521
 Hirst, Irvin 391, 394, 401, 411
 Hitler, Adolf 38, 39, 41, 54, 7ff.,
 64-66, 99 vor 6, 71, ⁷⁵, 150, 182,
 195, 196, 294, 341, 382ff., 505-507,
 573
 —, Selbstmord 66
 Hochdruck-Chemie, Raffination 103
 Hochofen, Verbrauch im 325
 Hochschulen, deutsche, Ober-
 wachung 153, 154
 Hochseefischerei, deutsche 9x ff.
 Hoesch, Stahlwerke 331
 Hoffman, J. S. „z
 Hoffman, Paul G. 228, 229, 230,
 23 2ff.
 Hofmann, August Wilhelm 296
 Hohe Behörde ⁵⁸⁵, 587
 Hohne, Otto 394
 Hollerith, Hermann 4
 Hollerithmaschinen 49, 50
 Hollweg, T. T. 186
 Holzeinschläge in Deutschland nach
 1945 ioff.
 Hoover, Herbert Clark ⁷⁷, 8, [8]
 nach 224, 211, 212, 491
 Hopkins, Harry ii
 Horsford, Ebenezer N. 498
 House, Edward M 127
 Howaldtswerke 492
 Hull, Cordell 28, 116, ii8
 Humphrey, Hubert Horatio 448
 Hundhammer, Alois 522
 Hunger-Blockade 1914-18 75, 84
 432
 Hungersnot, deutsche, nach 1945
 77ff., 83-87, 97, 104, 105
 Hydrierwerke, deutsche 62, 63, 294
 -, Kapazität 64
 -, Luftangriffe 63, 63
 Hypothekengewinnabgabe 540
 TATA 488
 IOEM 187
 ICI 304
 IG-Farbenindustrie 531, ⁵³⁵, 538,
 301 ff.
 »Entflechtung« in BASF, Bayer,
 Farbwerke Hoechst, Chem. Werke
 Hüls 307
 -, Werk Dormagen 306
 —, Werk Uerdingen 305
 IG-Nachfolgewerke, Umsatz 307,
 308
 Importwaren-Kaufmarkensystem im
 Bergbau 250, 255
 Indien, Dschungelstahlwerk
 (DEMAG) Jamshedpur 361-363
 —, —, Lkw-Bau 434
 —, Stahlwerk Rourkela ³⁴⁹, 362,
 431, 10 nach 5 44
 -, Transportanlage Krupp für
 Braunkohlentagebau 442
 Indiangemeinschaft Krupp-DEMAG
 431
 Indexzahlen Industrieproduktion
 und Außenhandel
 Industrie, deutsche, Anlagevermögen
 3'
 —, Dezentralisieren ^{37ff.}
 —, Kriegsschäden 31
 —, Reparationsleistungen 123ff.
 —, Stromverbrauch 277
 Industriegewerkschaften, Gründung
 569
 Industrielle Kooperation 447ff.
 Industrieproduktion, Indexzahlen
 England/Deutschland 555
 Inflation 514, 519
 Integration, europäische ⁵⁶⁴, ⁵⁶⁵
 Integrierung 575, 577, 581, ⁵⁸², 587
 Internationale Verkehrsausstellung
 München 1965 ⁴⁷¹
 Investitionen in DM/Dollar 5 3 '
 IRO 188, 203
 ISCOR-Stahlwerk, Pretoria 357
 Israel, deutsche Fracht nach 460
 Jackson, Robert H. 426, 436
 Jacob, Klaus 484
 Jacobshagen, Max 473
 Jagd, deutsche, nach 1945 453
 Jahn, Hans 570
 Jalta, Konferenz 189
 Jannsen, Friedrich 444
 Japan, wirtschaftlicher Wiederauf-
 stieg ⁵⁷⁷⁹
 »Japan-Wunder« 577
 Jefferson, Thomas 35, 119

- JEIA 107, 151, 410-412, 463ff., 486, 49'
- Jessup, Philip C. 128
- Jodl, Alfred 57, 141, 142
- Joens, Lily, Dr. 176
- Joint Export-Import Agency s. JEIA
- Junkers, Otto 483
- Junkers-Flugzeuge 483
- Kahlschlag deutschen Waldes nach 1945 10⁵ ff., 401
- Kaisen, Wilhelm 492
- Kaiser, Jakob 565, 566
- Kalkstickstoffherzeugung 287
- »Kalter Krieg« 224
- Kalziumkarbid 286, 287
- Kamp, Heinrich Daniel 345, 356
- Kant, Immanuel 153
- »Kanzler-Demokratie« 572
- Kapital, ausländisches, in der deutschen Industrie 531
- Kapitulation Deutschlands 142
- , gefangene deutsche Soldaten 531 ff. nach 224
- Kaselowsky, Richard, Dr. 499
- Kaufkraft nach 1945 508
- Kaufkraftüberhang 507
- Kaufkraftverlust der DM 519, 520
- Kaufman(n), Theodore Nathan 67, i 74, 185
- Kaufmans Plan der Sterilisierung aller Deutschen 71ff., 81, 18
- Kautschuk-Synthese 289, 298
- Keegan, amerikan. Oberst 521
- Keitel, Wilhelm 57
- Keku16 von Stradonitz, August 295
- Kennan, George 228
- Kern, Hanns 386
- Kersten, Rolf 500
- Kessler, Karl z66
- Kirdorf, Emil 267
- Kirk, Norman T. 272
- Kirkpatrick, Sir Ivone 218, 519
- Klein, Burton H. 505
- Kleine Koalition 5 i
- Kleine Steuerreform 1953 530, 537, 538
- Kleinhandelspreise, Indexzahlen (England/Deutschland)
- Klingelhöfer, Albert 34⁰
- Klößner 321
- Knapsack-Griesheim AG 287
- Knietsch, Rudolf 297, 298
- Koch, Robert 298
- Köln, Bombardierung i 17ff.
- König, Paul, Kapitän 293
- Koepchen, Arthur 273
- Kohle, Förderungskapazitäten 26, 266
- Kohleförderung, deutsche 1944 21 -und Wiederaufbau 23⁸⁻² 4⁰, 243ff.
- Kohle-Hydrierung 302
- Kohlenbergbau, Vollmechanisierung 266
- Kohlenbergbau-Leitung (DKBL) 283, 284
- Kohlennot 1947 246
- Kohlen- und Strommangel nach 1945 245, 246
- Kohle-Öl-Verbund z86
- Kohle-pro-Kopf-Verbrauch 264
- Kokereibenzol 279
- Kokereigas 280ff.
- Kokserzeugung 278, 279
- Koller, Peter 385
- »Kompensierung« von Waren 508 ff.
- Konsumgüternvorräte bei der Währungsreform 504
- Kontaktöfen 433
- Kontrollrat, alliierter 2 nach 208
- Kopfgeld 504
- Kopfquote 5 ii
- Kopfquoten-Ausgabe 1f vor 209
- Koreakrieg 454, 455, 576
- Korry, Edward M. 12
- Kost, Heinrich, Dr.-Ing. 283
- Krages, Hermann Diedrich 36-38, 537
- Krapotkin, Peter, Fürst 553
- Kredite, amerikanische 530
- Kreditgewinnabgabe 540
- Krengel, Rolf 30
- Kriegerwitwen 577
- Kriegsfolgegesetz, allgemeines 538
- Kriegsfolgendeckung 540
- Kriegsgefangene, deutsche 67, 1 | nach 224
- , amtliche Zahlenangaben 163, 164
- , in England 164
- , in Frankreich 163, 164
- , Frauen 159, 160
- , im Osten 157ff.
- , im Westen 16 ff.
- Kriegsopferversorgung 177
- Kriegsschäden, deutsche 31, 32, 10ff.
- Kriegsschäden, forstwirtschaftliche 105ff.
- , landwirtschaftliche 78ff., 86, 87, 104
- Kriegsvorräte, gerettete 51ff.
- , Haushaltsvorräte 53, 54
- Kriegsziele, alliierte 699.
- Krauss-Maffei, Export 438
- Kreiselkompaß 47
- Kroll, Hans Anton 579
- Krückels, Theo, Dr.-Ing. 345, 346
- Krupp 321, 431ff.
- , Abkommen mit Brown, Boveri & Cie. 442
- , Alfred 350, 435, 441
- , Bertha 338
- , Berthold «o
- , Beziehungen zu Ostblockländern 44⁶⁹
- von Bohlen und Halbach, Alfred 7, 8, 55, 436, 439ff., 11 nach 544
- von Bohlen und Halbach, Harald 157
- , Drehbrücke am Suezkanal 443
- , Eisenbahnproduktion 435
- , Familie 7, 557
- , Gruson-Werk, Magdeburg 437
- , Gustav 439, 441
- , Kriegsschäden und Demontagen, Wert 44⁰
- Metalurgica Campo Limpo S. A. 431, 8j nach <<
- , neue Konzernform 445
- , Tiefseetaucherkugel für Piccard 443
- , Umsatz 445-447
- in Ungarn 448
- , Verluste «o
- Krupp/DEMAG, Werk Rourkela nach 544
- Krupp-Kohle-Chemie 286
- Kruppsche Dieselloks [9] nach 544
- Gußstahl-Fabrik 314, 317, 350, 435
- Lokomotiv-Fabrik 438
- -, Export 438
- Krupp-Direktorium 445
- Krupp-Edelstahlwerk Essen-Borbeck, Demontage 353
- Krupp-Stähle 433, 434
- Krupp-Stahl »Nirosta«, Produktion 434
- Krupp-Stahlsorten V-2-A, V-4-A, »Nirosta« 434
- Krupp-Urteil 1949 436, 437
- Krupp-Vermögen 437, 439, 440
- Krupp-Werke 7, 8, 21, 123, 124, 126, 135
- Kubel, Alfred 457, 458
- Kühn, Prof. z
- Kühnl, Emil, Dr. 484
- Kugellagerherzeugung 47 ff.
- , Vorräte 5 i, 52
- Kugellagerfabrik SKF Schweinfurt nach Luftangriff 91 vor 6
- Kunststoff, vollsynthetischer 310
- Kurse, Anstieg durch DM-Bilanz 336, 537
- Kurssteigerung 577
- Kurti, Prof. 25
- Labour Party 569
- Lafferentz, Bodo, Dr. 3⁸ 5 ff.
- Lammers, Hans-Heinrich, Dr. 505
- Landeszentralbanken 513
- Landfrauen 174, 175
- Landwirtschaft, deutsche, Verluste 78ff., 87
- Langer, Wolfgang, Dr. 552
- Larrabec, Eric 418
- Lassalle, Ferdinand 568
- Lastenausgleich 5 12
- Lastenausgleichsfonds 540
- Lastenausgleichsgesetz 512, 538, 539
- Laue, Max von, Prof. 152, 153
- Lebenshaltungskosten 519
- Le Creusot 326, 432
- Leipziger Messe 457, 458
- Leopold II. von Belgien 429
- Lersner, Kurt von 219
- Leuna, Hydrierwerk 61, 63
- , Luftangriffe 63, 64
- Lewis, John 193
- Ley, Robert 150, 385, 399
- Liberalisierung der deutschen Einfuhr 54
- Liberia, Erschließung von Erz-vorkommen 343
- Liberty-Schiffe 495
- Liebig, Justus 99, 100, 295, 498
- Liebig's Agrikulturchemie 99, 100
- Lilienthal, Otto 483
- Lincoln, Abraham 540
- Linde, Karl P. G. 334
- Lindemann, Charles 25
- , Chr&ien Philippe Adolphe 24
- , Frederick Alexander 24 ff., 57, 67, 111, 547
- , James 2

- Lippe, Friedrich von der 583, 584
 List, Friedrich 377, 489, 545
 Lizenzzeitungen 477ff.
 Lizenzzwang, Aufhebung 480
 Lochner, Louis 212
 Löhne 1947 508
 Lohmann, Alfred 293
 Londoner Beschlüsse 1948 561
 Lottmann, Hermann 497
 Lotz, Kurt, Dr. h. c. 456
 Lourie, E. M., Dr. 271
 Lüth, Erich Ernst, Senator 246
 LUFTAG 487
 Lufthansa 4³ ff.
 -, Boeing 707 ffl vor 545
 Luftfahrt, deutsche 483ff.
 -, Verbot nach 1945 484, 485
 Luftkrieg, strategischer 30
 Luftkriegstote, deutsche 20
 Luftverkehr, deutscher, Wieder-
 aufnahme 468
 -, internationaler 485, 487, 488
 Lukaschek, Hans 539
 Luther, Hans 514
 Lux, Ilse und Walter 16, 166

 Maistre, Joseph de 60
 Malariabekämpfung 272
 Malone, George W. 211
 Maithus, Reverend 73
 Margarineverbrauch 90
 Marktwirtschaft 540, 543ff.
 -, freie 545
 Marshall, George C. EI nach 64,
 229, 231, 438, 56z
 -, John 527
 Marshall-Plan-Hilfe vor 225,
 227ff., 530
 Martin, Pierre 315, 316, 317
 -, Pierre Enille 316, 317
 Marx, Karl 568
 Maschinenausfuhr, deutsche 354
 Maschinenexport Deutschlands 348f.
 Maschinenerzeugung, deutsche 354
 Maschinenfabrik Augsburg (MAN)
 434
 Maschinenfabriken 347ff.
 -, Demontageliste 353
 Matthews, H. Freeman i 1
 Maudsley, Henry 346
 Mauretanien, Erschließung von
 Erzvorkommen 343
 McCloy, John 116, 439, 440, 491, 519
 McGhee, George 217, 453

 McReady, G. W. 467
 Meinecke, Friedrich iz
 Meinungsforschung 5 5 5, 556, 570
 Meitner, Lise 24
 Mendelsohn, Prof. z
 Mendes-France, Pierre 565
 Merten, Hans 16;
 Michaelis, Wilhelm, Dr. 255
 Mikojan, Anastasij 446
 Milch, Erhard 61
 Militärregierungs-Gesetze 459
 Miller, Oskar von 366
 -, Raymond Clendenin 67, 75, 112,
 113, 116, 186
 Milzbrand-Bazillus 298
 Möller, Harald 411
 Molotow, Wjatscheslaw 222, 231,
 560, 5³
 »Montandreich« Saar-Lothringen-
 Luxemburg 587
 Montanunion 316, 343, 585, 587
 Montanunionsvertrag 576
 Mooney, James 383
 Morgan, J. P. 138, 266
 Morgenthau, Henry jun. 28, 109, 11; ff.
 -, Henry sen. 19, 54, 57, E nach
 64, 67, 106, 109, ii; ff., 128 129
 Morgenthau-Plan 75, 81, 111ff., 128,
 135, 154, 560
 Morse, David A. 187
 Moskauer Außenministerkonferenz
 1947 560, 565
 Mostar, Hermann 33
 Mühlen, Norbert 437
 Mühlens, Maria (»¹¹«) 175
 Müller, Josef, Dr. szz, 565
 Müller-Armack, Alfred 553
 Münch, Karl, Dr. 394
 München, Internationale Verkehrs-
 ausstellung 471
 Murdoch, William 280
 Murray, Gilbert 210

 Nachrichtenbüros, deutsche 477
 Nadolney, Rudolf 566
 Napoleon 1. 59
 Nash, T. A. M. 271
 Nationalkomitee Freies Deutschland
 158
 NATO 232, 560, 573, 576ff.
 -, Ausgaben der Mitglieder 455
 Naturalwirtschaft 508
 Nehru, Jawaharlal 12
 Nestle 498

 Nernst, Walther, Prof. 25
 Neuordnung des deutschen Geld-
 wesens 503ff.
 »Nirosta« 434
 Noack, Ulrich 566
 Nobel, Alfred 259
 Nordhoff, Heinrich 374, [E vor 385,
 395ff., 468, 552
 »Normalverbraucher« 508
 Norman, Montague 114
 Normann, Wilhelm 90, 9!
 Norwich, Lord s. Duff Cooper
 Notaufnahmeverfahren für SBZ-
 Flüchtlinge 538
 Notenumlauf, deutscher 506, 520
 Notgemeinschaft ehem. Luft-
 hanseaten 487
 NSDAP 195, 196
 Nürnberger Gerichtshof 7, 426, 436

 Oberländer, Theodor 53
 Oder-Neiße-Linie 8;
 OEEC 229
 Österreich, Staatsvertrag mit den
 Besatzungsmächten 580, 5 81
 Oetker, August, Dr. 498
 Oetker, Hamburg-Süd-Gruppe
 lii vor 545
 Oetker, Rudolf August 498-500
 Oetker-Konzern 498-500
 Oetker-Reederei, Hamburg-Süd-
 Gruppe 498-500, E8 vor 545
 Oetker-Werke Bielefeld 498
 Oetkers Backfibel 499
 OFICOMEX 463, 464
 Olds, Ransom 380, 382
 Oncken, Hermann 152
 Opel, Adam, Geheimrat 38;
 Operation Paper-clip 146ff.
 Oppenheimer, Franz 5 47, 5⁵ⁱ, 553
 Ostgebiete, deutsche, Abtretung
 nach 1945 79, 80, 82, 8
 -, Ernährung durch die 463
 Osthandel 446ff.
 Ost-West-Handelsumsatz 448
 Ost-West-Spaltung 555, 560⁵, 5⁶
 Ost-West-Spannung 573ff.
 Ostpolitik 582
 - de Gaulles 582
 Otto, Finanzleitung VW-Werk 409
 Overbeck, Egon, Dr. 456

 Papen, Franz von 219
 Paris, Beschießung 1918 432, 43;

 Pariser Außenministerkonferenz 1946
 60
 Parlamentarischer Rat i || vor
 225, 561⁵, 562, 571
 Parteien: CDU, FDP, SPD 550, 554
 563ff.
 -, KPD, SED 567
 Pasteur, Louis 53
 Patente, deutsche, Beschlagnahme
 durch die USA 146
 -, Dauerlizenzen für fremde
 Staaten 146
 -, Enteignung 146
 Patton, Georges S. 521, 522
 Paulsen, Julius 394
 Penicillin 209
 Peron, Juan 223
 Petersberg-Abkommen 198, 575
 Pferdmenages, Robert 574
 Philipps, Morgan 569
 Phönix-Rheinrohr, Ruhrort 329
 Piccard, August 443
 Pieck, Wilhelm 568, 569
 Planck, Max z, 150, 152
 Pleiger, Paul zoo, 386
 Poensgen, H. Richard 321
 Poincar, Raymond 58;
 Polen 82, 8;
 Pon, Ben 411, 412, 426
 -, Wijnand 411
 Porsche, Ferdinand 382ff., 422, 423
 Porsche, Ferry 384, 394, 395, 423
 Portal, Sir Charles 62
 Post, Kriegsschäden 476
 Post- und Fernmeldedienst nach 1945
 476
 Postverkehr nach 1945 475
 Potsdamer Abkommen 79, 80, 129,
 154, 189, 456
 -, Industrieplan 129-131, 322
 Potsdamer Beschlüsse 560
 -Konferenz 119, 128
 Prager Konferenz der Ostblock-
 staaten 1950 580
 Preisbindungen, Aufhebung 545, 551
 Preise und Löhne 1947 508
 Preisstopp 507
 Presse der Besatzungsmächte 477,
 478ff.
 -, deutsche 478ff.
 Presse der Lizenzzeitungen 477ff.
 Presseausstellung München 1948 478
 Pressepropaganda der Besatzungs-
 mächte 479, 480

- Presse- und Rundfunkzensur 477
 Prien, Günther 165
 Pritzkolet, Kurt 42, 16
 Produktionszahlen, deutsche, 1944
 19, 20
 Puddingpulver 498, 499
 Pulver-Metallurgie 351
- Quebec, Konferenz 1944 67
 -, zweite Konferenz 1944 113, 115, 116, 117
- Radar z
 Radclyffe, brit. Oberst 394, 399, 401,
 402, 423, 424
 RAF, Luftkriegseinsatz in Deutsch-
 land 5ff.
 Rapid-Stahl 352
 Rationierung, Aufhebung 551, 552ff.
 Rauchwarenmesse 465
 Raue, Wolfgang 484
 Reaktorbau 442
 Reckberg, Arnold 583, 584
 Recklinghauser Zeche Ewald/König
 Ludwig 252, 255, 256
 Reed, Douglas 8
 Reichsbank, Deutsche 506, 507
 -, Gesetz 506, 507
 Reichsmark, Bargeldumlauf 507
 -, »Deckung« während des Dritten
 Reichs 507
 Reichsschuld bis Kriegsende 507
 Reifenberg, Benno 479
 Rein, Friedrich Hermann 153
 Reisen in Deutschland 1945 471ff.
 Rentenmark 514
 Reparationsleistungen Deutschlands
 123ff., 129-131
 Restitutionsgesetz 539
 Reuter, Hans 357
 -, Wolfgang 356, 357
 Reuther, Walther P. 214
 Reynaud, Paul 583
 Rheinhausen, Hüttenwerk 329
 Rheinische Röhrenwerke 126
 Rheinische Stahlwerke Meiderich 33¹
 - - in Ungarn 448
 Rheinisch-Westfälisches Elektrizitäts-
 werk (RWE) 27ff., 335
 Rheinpreußen, Zeche 283
 Ribbentrop, Joachim von 217, 522
 Richtlinien der westlichen Außen-
 minister 1949 561
 Riehl, Nikolaus, Dr. 146
 Robertson, Sir Brian 458, 523, 545
- Rockefeller, John D. sen. 266
 Rodenberger, Axel 18;
 Röpke, Wilhelm 547
 Rohstahl, Erzeugung, Kapazität 242
 Rohstahlerzeugung, deutsche,
 Export 337
 Rohstahlproduktion, deutsche,
 Beschränkung nach 1945 322
 Rohstoffimporte 579
 Rommel, Erwin 387
 Roosevelt, Franklin D. 24, 26, 30, 62,
 gfl nach 64, 69, 82, 83, 86, 112,
 113 ff., 218, 219, 220, 223, 436, 484,
 489, 559, 60
 Rosenberg, Ludwig 569, 570
 Rosenman, Samuel 71
 Roser, Edmund, Dr.-Ing. 335
 Rostopschin, Feodor Wassiljewitsch
 59, 6-
 Roukela, deutsches Stahlwerk in
 Indien 349, 362, 431, 441^{nach} 544
 Rüstungsausgaben, deutsche 505
 Rüstungskosten, britische ix,
 Rüstungsproduktion, deutsche zo,
 Rütgets, Julius 296 139ff.
 Ruhr, Tiefbau 247
 Ruhrbehörde, internationale 2639.
 Ruhrbesetzung 1923 527
 Ruhrchemie AG Oberhausen
 z84-286
 Ruhrgas AG 281
 Ruhrgebiet, Internationalisierung 141
 Ruhrkohle, Umschlag 257, 258
 Ruhrkohlenbergbau 247ff.
 Ruhrkohlenförderung z45ff.,
 lf nach 384
 Ruhrrevier, Kohleförderung und
 Hilfe 255ff.
 Rumpf, Carl 300
 Rundfunk, deutscher, nach 1945
 480ff.
 Rundfunkgeräte nach 1945 tlf vor
 225, 482, 483
 Rundfunkhörer 481
 Rundfunkzensur nach 1945 477
 Runge, Ferdinand Friedrich 295
 Russell, Lord 210
 Rußland-Feldzug 60
 Rutz, Charles 569
- Saar, Abtrennung 141
 Saarland 5⁸ 5ff
 -, Anschluß an die Bundesrepublik
 587
- Saarland, Kohle und Eisenerz 586
 -, Saarstatut 586
 --, Währungswechsel 586, 587
 Sachs, Ernst 47
 Salzgitter-Werke 199ff.
 -, ausländische Arbeiter 201, 202
 -, Demontage und Wiederaufbau
 J nach 384
 SBZ-Flüchtlinge, Notaufnahme-
 verfahren 538
 Schacht, Hjalmar 505, 506,
 Schachtbaumethode im Gefrier-
 verfahren
 Schäffer, Fritz 499, 514, 515, 199.,
 RU vor 545, 549
 -, Einsparungen im Verwaltungs-
 apparat 533ff.
 Schaub, Julius, Chefadjutant 57
 Scheinanlagen, deutsche 63
 Schiess AG 360, 365, 373
 -, Ernst David 360
 Schiffbau, Steuererleichterungen 499
 Schifffahrt, deutsche 469, 488ff.
 -, Demontage 488
 Schiffsverluste, alliierte 491
 Schkopau, Kautschuk-Synthesewerk,
 Demontage 303
 Schlange-Schöningen 157
 Schlieker, Willy 43, 44, Iffl vor 6
 Schmid, Carlo 9U (Parlamentarischer
 Rat) vor 225
 Schmid, Richard 572
 Schmidt, August 193
 Schmitt, Matthias, Dr. 449
 Schmuggel ins Ausland nach 1945
 460, 461, 472
 Schneider-Creusot 326, 432
 Schönfeld, Hans, Dr. 219
 Schraubenindustrie 347
 Schrott 491
 -, Importe und Exporte 317, 318
 Schrottaufbereitung 313
 Schrottplünderungen 319
 Schrott-Welthandel 317-319
 Schuckert, Sigmund 367
 Schulenburg, Graf von der 386
 -, Graf Friedrich Werner von der zi 7
 Schumacher, E. F. 55¹
 Kurt 565, 567, 568
 Schuman, Robert 584
 Schuman-Plan 58
 Schurz, Carl 237
 Schwarzhändler 512
 Schwarzhandel 549
- Schwarzmarktsgüter 508, 509
 -, Beschlagnahme 509
 Schweinfurt, Kugellagererzeugung
 47 ff.
 -, Luftangriffe 48, 49
 -, SFK-Kugellagerfabrik nach
 Luftangriff [8] vor 6
 Schwendener, Simon 266
 Schwimmdocks 494
 SED 567, 568
 Seebohm, Hans Christoph 486
 Seidl, Hans, Dr. 550
 Selbsthilfe gegen Demonteur 193 ff.
 Semler, Axel 411, 412, 425
 -, Johannes Ferdinand 357, 543ff.,
 550
 Seymours, Lord Edward Hobart 341
 »Siegfried-Stellung« 1918 60, 61
 Siemens do Brasil, Fabrik São Paulo
 [4] nach 544
 Siemens & Halske 365, 366
 -, Ernst von 371
 -, Friedrich 316, 317
 -, Friedrich und Wilhelm 497
 Werner von 366, 456
 -, Wilhelm 316, 497
 Siemens-Martin-Öfen i, 3 16, 329,
 331, 336
 Siemens-Martin-Verfahren 315-317,
 Siemens-Schuckert 335 [336]
 Siemens-Stadt, Berlin 367
 Siemens-Werke, zerstörtes Dynamo-
 werk Berlin [8] vor 385
 -, Wiederaufbau [4] vor 385
 -, Zerstörung und Wiederaufbau
 in Erlangen 368ff. [367ff.
 Sikorski, poli. General 83
 Simon, Lord 218
 Simon, Prof. 25
 Sintern 3 5'
 Skoda-Werke 432, 448
 Smend, Rudolf 152
 Smith, Adam 188, 266
 -, Fred 119
 -, R. A. 60
 Snow, Sir Charles Percy 25
 Soforthilfegesetz 538
 Sogemeier 248
 Sohl, Hans-Günther 329, 342, 413,
 468, [4]j nach 544
 Soldaten, deutsche, und Angehörige,
 Diffamierung 165-167
 SOLLAC-Anlagen 358
 Sonderausgaben 533

Sozialdemokratie, Spaltung 568
 Sozialprodukt 5 i
 Spaatz, Carl .Andrew 21, 61-63,
 t] nach 64, 66, 75
 Spaltung Deutschlands 560, 563
 Spann, Othmar 34'
 Sparguthaben, Verlust 511
 Sparmaßnahmen Schäffers 5239
 Speer, Albert 36, 38ff., 49, 54, 55,
 61-66, vor 6, 150, 248, 547
 Speisefettverbrauch 91
 Spence, Magnus 15
 Sperry, Eimer Ambrose 422
 - -Preis 422, 423
 Spezial-Stähle 433, 434
 Sprengstoffherstellung, amerika-
 nische 303, 304
 Staatsausgaben, überhöhte 520
 Staatsschuld, deutsche 533
 Stadtgas 280ff.
 Städte-Bombardierung 15 ff., 30, 48,
 62, L81 nach 64
 Städteentrümmerung] nach 224
 Stahl, Festigkeit 433
 Stahlerzeugung 325, 322, 336
 Stahlkapazität Deutschlands 321, 336
 Stahlwerke, europäische 343
 Stalin 12, 82, 83, III, 119, 257, 219,
 222, 223, 232, 559, 560
 Stassen, Harald E. 223
 Stauffenberg, Claus Graf Schenk von
 Stecker, Sophie i 176 [220
 Stein, Karl Frh. von 345, 579
 Steinkohlenbergbau, Förderung 26
 -, Produktivitätszuwachs 265
 Steinkohlenteer 295, 296
 Stephan, Heinrich von 475
 Stettinius, Edward R. 118, 119, 182,
 Steueranteil 5 26 [223
 Steuerbelastung 528
 Steuererleichterungen 530
 Steuergesetze, alliierte 526, 532, 536
 Steuerhinterziehung 526
 Steuern durch Kontrollratsgesetze
 527ff.
 Steuerpolitik 519ff.
 Steuerreformen Schäffers 530, 537, 538
 Stickstoff bindungsverfahren
 100-102
 Stickstoff-Synthese 282
 »Stille Reserven« 534, 535ff.
 Stimson, Henry Lewis 116, 117, 118,
 489
 Stinnes 274, 321

Stolz, Otto 570
 Storch, Anton 198
 Stresemann, Gustav 563
 Stromerzeugung 277
 Stromverbrauch 277
 - der Industrie 277
 Suezkanal, Drehbrücke bei El Ferdan
 (Krupp) 443
 Szilard, Leo 25
 Tageszeitungen, deutsche 478ff.
 Tanker 497, 498
 Tarnung von Industrieanlagen
 Läl vor 6
 Tata, J. N. 362
 Tata-Konzern, Jamshedpur, Indien
 434
 Tauschgeschäfte bis 1948 26,
 461ff., 472, 508
 »Tausch-Zentralen«, amerikanische
 461ff.
 Taylor, Telford 295, 436
 -, Winslow 352
 Technische Messe Hannover, erste
 nach 1945 II] vor sz, 458, 459,
 459
 Teerfarbstoffe 295, 2979.
 Teheran, Konferenz 1943 559
 Teller, Eduard 25
 Tengelmann 248
 Thiessen, Peter, Prof. 146
 Thomas, Chrysler-Corp. 413, 415
 Thomas, Sidney Gilchrist 354, 328
 Thomas-Verfahren 314, 329
 Thompson, Dorothy i86, 212
 Thünen, Johann Heinrich von i88
 Thyssen, August 324 3299., 490,
 552
 -, Fritz 341
 Tiefseetaucherkuigel für Piccard 443
 Timken-Zinnkann, Deutsch-
 amerikanerin 465
 Tizard, Sir Henry 29
 Todt, Fritz, Dr. 38, 39, 150
 Totaldemontage, deutsche 130
 Toussaint, Ing. 357
 Townsend, Lynn 424
 Transport von Kohle und Erzen
 3 25-3 29
 Transportstab Speer 38, 43-44
 Trettner, Heinz 577
 Treviranus, Gottfried Reinhold 213
 Truman, Harry S. 12, 86, 214, 220,
 221, 224, 230, 231, 322, 436

Truman, Memoiren 86
 Truman-Doktrin 231
 Tubman, William Vacanarat
 Shadrach III nach 544
 Ulbricht, Walter 567
 Umstellung x0: i 505
 - von Verbindlichkeiten 1:1 511
 Undset, Sigrid 23
 UNRRA 187, 203
 »Unternehmen Dachs« 63
 Unterseeboote 492
 Utley, Freda 21 i
 V 2 35, 36
 V-z-A-Produktion 434
 V-z-A-Stahl 434
 V-4-A-Stahl 44
 Vance, Harold 330
 Vandenberg, Arthur Hendrick
 221, 222, 231
 Vansittard, Lord Robert Gilbert 19,
 24, 54, 57, 67, 74, 75, 8, 06, 112
 Vansittardismus 23, 67, 74, 75
 Varga, Jewgenij 113
 VEBAG 136
 Verbrauchsgüternvorräte bei der
 Währungsreform 504
 »Verbund« Kohle-Stahl, Kohle-
 Chemie 267
 »Verbundwirtschaft« 273ff., 278
 Verein Deutscher Maschinenbau-
 anstalten (VDM) 349
 Vereinigte Leichtmetallwerke,
 Demontage 457
 Vereinigte Stahlwerke 37, 125, 321
 -, Umsatz 321
 Vereinte Nationen 221-223
 -, Charta 222, 223
 Verkehr in Deutschland nach 1 5
 471ff.
 Verkehrsnetz, deutsches, Zerstö-
 rungen 472ff.
 Vermögenssteuer 528, 540
 Vermögensverluste, deutsche, im
 Zweiten Weltkrieg 30, 31
 Versailler Vertrag 275, 128
 Vershofen, Wilhelm 547
 Versorgung vor der Währungs-
 reform 508ff.
 Verteidigungsbeitrag 576ff.
 Verteidigungskosten 454
 Vertriebene 86, 18i ff.
 -, Anzahl 184

Vertriebene, Hilfe durch Bundes-
 leistungen 539
 -, Hilfe der Länder und Gemeinden
 539
 Vertriebenenenschicksale i8xff.
 Vickers & Armstrong 432
 Vocke, Wilhelm 506 513-515, 540
 Vögler, Albert 321, 338
 Vogt, William 73
 Volksarmee [] vor 545
 Volkseinkommen 527
 Volkswagen of America Inc. 420
 - do Brasil 414, 429
 Volkswagen-Idee 380, 382
 Volkswagenkonstruktion Porsches
 3, 3, 384
 -, Test 384
 Volkswagen-Stadt, Bau 385ff.
 Volkswagenwerk 373, 374, 379,
 387ff.
 -, Aufbau nach 1945 391ff.
 - bei Kriegsende 388ff.
 -, Nachkriegsproduktion 1945 402
 Volimer, Max, Prof. 146
 Vorwig, Wilhelm R., Dipl.-Ing. 384
 V-Waffen 36
 VW, Amerikaexport 416
 - und Automobilmarkt in den USA
 47
 - bei Autorennen 416
 -, »elektrostatisches« Lackieren 405
 -, Export durch die Chrysler-
 Corporation 413-415
 -, Exportbeginn 410ff.
 -, Exportbeginn in den USA
 419-421
 - am Fließband Mi vor 385
 -, Herstellung 404, 405
 -, Konstruktionsverbesserungen
 404
 -, Kontrollen und Prüfungen 406
 -, Kundendienst 407
 - -Montagewerk Emden 421
 - in Polen 449
 -, Produktion 408, 409
 -, Produktion, Exportanteil 416
 -, Produktionsmethoden 405, 406
 -, Tagesproduktion 404
 - -Trainingszentren in den USA 420
 - in den USA, Verkaufszahlen
 420, 421
 -, Verkauf in der Schweiz 41
 -, Verkauf nach der Währungs-
 umstellung 409

VW, Verkaufsorganisation 407ff.
 -, Werbung 407, 425
 -, Werbung in den USA 417
 -, Werkstätten 407
 -, Wirtschaftlichkeit in den USA 418
 VW-Werk nach 1945 II Vot 385
 -, Beschäftigtenzahl 403
 -, Lohnforderungen und Löhne 4⁰3,4⁰4
 Währung nach 1945 500
 - und Staatsausgaben 520
 Währungsreform 15, I 'VOr 225, 503ff., 561
 -, erste Entwürfe 51
 Währungsreserven, südamerikanische 520
 Währungsstabilität 515
 Währungsvorschläge, deutsche 538
 Wälder, deutsche, Raubbau nach 1945 Io5ff.
 Wagenführ, Rolf, Prof. 20
 Walfang 89ff.
 Wallenberg, Hans 479
 Waltran 90, 91
 Walzblecherzeugung 336, 337
 Warburg, James P. 588
 Warenangebot nach der Währungsreform 504
 Warenhortungen 504
 Warschauer Pakt 232
 Washington, Geheimkonferenz 1943 30
 Wasserstoffbombe 32
 Watson-Watt 29
 Weber, Adolf 510, 548
 Weck, Johannes 53
 Wedemeyer, Albert C. 27
 Wehrgesetze, deutsche 576
 Wehrpflicht, allgemeine 576
 Weichinger, Georg, und Frau 166
 Weigelt, Johannes 199, 200
 Weimarer Verfassung 571
 Weltkrieg, Erster, Ende 8
 -, Zweiter, Kriegsschäden 31
 -, -, deutsche Produktionszahlen '9
 -, -, Ende 9ff.
 Weltpostverein 475
 -, Deutschland Mitglied 468, 475, 476
 Werften, deutsche 497
 -, Exportaufträge 492 ff.
 Werkzeugmaschinen 347,3⁸7

Werlin, Jakob 382, 383,
 Werner, Alfred '35
 -, William 42, II vor 6
 Weskott, Friedrich 299
 Westintegration 57, 577, 581, 582, 587
 Wey, Bosquet N. 247
 White, Dexter 113, 222
 -, Harry 116, 119
 -, Maunsel 352
 -, Theodore H. 214
 Wichnowski, Kurt 197
 WIIDIA 352
 - -Bohrwerkzeuge 439
 - -Fabrik 439
 - -Schneidflächen 434
 Wiederaufbau nach 1945 38, 169ff.
 Wiederbewaffnung der Bundesrepublik 575ff.
 -, deutsche 455, ftij vor 545
 Wiedergutmachungsgesetz 539
 Wiedervereinigung 560, 561, 564,
 -, Sowjetnote März 1950 580, 581
 Wihuri, Antti 411
 Wile, F. W. Si
 Wilkinson, John 346
 -, Lawrence 199
 Wilm, Alfred 457
 Wilson, Woodrow 113, 129, 127, 195, 222
 Winnacker, Karl, Dr. 306, 307
 Wirtschaft, deutsche, Produktion 505
 Wirtschaftsrat, Frankfurter 549
 Wirtschaftswunder 530, 531
 Wissenschaftler, deutsche, in der Sowjetunion 44, 45, 145, 146
 -, in westlichen Ländern 146
 Witwen- und Waisenrenten 277
 Wöhler, Friedrich 456
 Wolff von Amerongen, Otto 449
 Wolfsburg VW-Hallen nach Kriegsende II] vor 385
 Wright, Harold x06
 Wyschinskij, Andrej 561
 Zeitungswesen, deutsches 4775.
 Zell, Arthur A.
 Zentralbankrat 513
 Zerstörungsbefehl Hitlers 1945 61
 Zonenkontrollen 474ff.
 Zündapp 382
 »Zwangsverschleppte« in den Westzonen, DM-Transferierungen 512
 Zweigert, Kurt 274

FOTONACHWEIS

(Die in Klammern gesetzten Ziffern beziehen sich auf die Anzahl der gelieferten Fotos)

The Associated Press GmbH, Frankfurt/M. (8). Badische Anilin- & Soda-fabrik, Ludwigshafen/Rh. (1). Chemische Werke Hüls, Marl (1). DEMAG AG, Duisburg (2). Deutsche Lufthansa AG, Archiv Köln (1). Deutsche Messe- und Ausstellungs-AG, Hannover (x; Leßmann). Deutsche Presse-Agentur GmbH, Bilderdienst, Frankfurt/M. (6). Grundig Werke GmbH, Fürth (s). Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft Hamburg (i; Conti-Press). Hans-Hubmann-Archiv, München (i). David Irving, London (2; Kassel: OKW-Geheimaufnahme. Dresden: Erich Andres, Hamburg). Keystone GmbH & Co., Archiv, München (i). Peter Kleu, Essen (x). Friedrich Krupp, Essen (5). Salzgitter AG, Salzgitter-Drütte (z). Siemens & Halske AG, Siemens-Schuckertwerke AG, München (1). SKF-Kugellagerfabriken GmbH, Schweinfurt (1). Süddeutscher Verlag, Bilderdienst, München (z). August-Thyssen-Hütte AG, Duisburg-Hamborn (1). Ullstein GmbH, Bilderdienst, Berlin (8). Unternehmensverband Ruhrbergbau, Essen (i; Dr. Wolff & Tritschler). Volkswagenwerk AG, Wolfsburg (3).

Über das Thema »War es ein Wunder?« ist im Jahr 1965 jfl der Zeitschrift »Kristall« von Anton Zischka eine Artikel-Serie veröffentlicht worden.

Inhalt

<h1>Inhalt</h1>		
		<div><div>13 DAS ALLIIERTE »KLEINHOLZ.MJLCHEN« Die Zerschlagung des deutschen Bankwesens, der Konzerne und des Deutschen Reiches</div><div>133</div></div>
		<div><div>14 »DER LEIB OHNE KOPF« Deutschlands »geistige Demontage« durch Wissens-Enteignung und Berufsverbot für Führungskräfte</div><div>24\$</div></div>
		<div><div>15 ZWANZIG MILLIONEN DEUTSCHE HINTER STACHELDRAHT Das Zurückhalten der Kriegsgefangenen als Mittel der Wirtschafts-Lähmung</div><div>257</div></div>
		<div><div>16 DIE EINMALIGE LEISTUNG DER DEUTSCHEN FRAUEN Die Erhaltung der Volkskraft und der Beginn des Wiederaufbaus</div><div>169</div></div>
		<div><div>17 ÜBER NACHT VERJAGT-NUR WEIL ES DEUTSCHE WAREN Leiden und Leistungen der Vertriebenen und Flüchtlinge</div><div>181</div></div>
		<div><div>18 DEUTSCHLANDS ARBEITER WEHREN SICH Die Selbsthilfe gegen die Demonteur</div><div>193</div></div>
		<div><div>19 VERNUNFT UND MENSCHLICHKEIT SETZEN SICH DURCH Willentliche Deutschland-Hilfen der Sieger</div><div>205</div></div>
		<div><div>20 DIE FEIND-ALLIANZ ZERFÄLLT Deutschlands Rettung durch die Atom-Bombe</div><div>227</div></div>
		<div><div>21 DIE »KRITISCHEN FÜNF PROZENT« Kam Deutschland durch die Marshall-Hilfe wieder hoch?</div><div>227</div></div>
		<div><div>22 DER SCHATZ IM KELLER Deutschlands Wiederaufstieg durch seine Kohle</div><div>243</div></div>
		<div><div>23 ALLES ODER NICHTS! Die Rettung des Ruhr-Reviere durch den Verbund</div><div>255</div></div>
		<div><div>24 DIENST UND GEGENDIENST: DEUTSCHLANDS WIRTSCHAFTS-SYMBIOSE Die Wirkung der Elektrizitäts-, Gas- und Chemie-Bündnisse</div><div>271</div></div>
		<div><div>25 DEUTSCHLANDS STOFF-BEHERRSCHUNG Die Leistung der Chemie</div><div>293</div></div>
		<div><div>26 DIE LEICHEN-FLEDDERER Das deutsche Schrott-Drama und die Rettung durch die Salgit:er-Ere</div><div>313</div></div>
		<div><div>696</div><div>607</div></div>

27	DEN HÖCHSTEN BAUM SCHÜTTELT DER WIND AM HEFTIGSTEN <i>Der beispielhafte Kampf der August- Thjssen-Hütte</i>	325
28	DEUTSCHLANDS WICHTIGSTES ERZEUGNIS: FORTSCHRITT! <i>Werdegang und Wiederaufstieg der deutschen Maschinen- und Elektro-Industrie</i>	345
29	NORDHOFFS »VERMESSENHEIT« ODER »DAS DEUTSCHE WUNDER IN PERSON« <i>Die Karriere des Volkswagens und die Mentalitäts/ nderung der Welt-Automobilindustrie</i>	377
30	EIN MYTHOS WIRD ÜBERWUNDEN <i>Die Wandlung des Krupp-Bildes – und damit des Deutschland-Bildes</i>	429
31	EXPORT STATT RÜSTUNG <i>Das »Geheimnis« des deutschen Außenhandels-Comebacks</i>	453
32	DIE GETTO-MAUERN FALLEN <i>Das Wiedergewinnen der Informations- und Bewegungsfreiheit</i>	47'
33	DER TAG, AN DEM ALLE DEUTSCHEN GLEICH ARM WAREN <i>Das »Wunder der Währungs-Reform«</i>	503
34	DIE FINANZIERUNG DES »WUNDERS« <i>Die Steuerpolitik des »Pferdehändlers« Fritze Schäffer und dessen Kampf um die Geldwert-Erhaltung</i>	519
35	»DER FREIHEIT EINE GASSE« <i>Deutschlands »Marktwirtschaft« und Ludwig Erhards »penetrantes Glück«</i>	543
36	DER PREIS DER PROSPERITÄT <i>Die Entstehung der Bundesrepublik und Deutschlands Wiederbewaffnung</i>	559
	<i>Personen- und Sachverzeichnis</i>	589